

Die führende Fachzeitschrift

Nr. 2
Februar 2022
71. Jahrgang

Deutschland 5,90 €
Österreich 6,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 7,20 €
NL 7,20 €
Dänemark 65,90 DKK



B13411

Die große MEB-Teststrecke:

- Baureihe 95 von Roco
- ICE 4 von Märklin
- „Knödelpresse“ von ACME
- VT 92.5 von Märklin
- Eurodual von Sudexpress
- Baby-Deutz von ESU

Die Auferstehung der E 18 050 im AW Freimann

Preußens legendärer Dampflok-Schöpfer

Von G 8 bis P 8

Wie Robert Garbe den Lokomotivbau prägte



14 Preußens Dampfmacher

Der Maschinenbau-Ingenieur Robert Garbe prägte wie kein Zweiter die Dampflokomotiven der Preußischen Staatseisenbahnen um 1900. Er war ein Pionier der Heißdampftechnik und brachte zahlreiche erfolgreiche Baureihen auf die Schiene, aber auch ein streitbarer Verfechter zweifelhafter Konzepte. Ein Porträt seines Lokomotivbau-Schaffens.



Titel: Museums-P 8 „2455 Posen" am 5. September 2013 auf der Sauschwänzlebahn. Foto: Urs Diener

TITELTHEMA

VORBILD

DREHSCHEIBE

LOKOMOTIVE

GESCHICHTE UND GESCHICHTEN

MODELL

WERKSTATT

TEST

PROBEFAHRT

SZENE

AUSSERDEM



34 Steinböcke im Anmarsch
Mit der Triebzug-Generation ABe 4/16 wird sich das Bild der RhB stark verändern.



62 Wider die weiße Pracht
Als Eigenbau entsteht ein Schneeräumzug der Deutschen Bundesbahn im Maßstab 1:87.



92 Schüler als Modellbahn-Meister
Die Jugend lässt sich für die Modellbahn begeistern, wie diese TT-Anlage beweist.

NEUER KOALITIONSVERTRAG

Verkehrswende adé?

In Berlin unterzeichneten die drei Koalitionspartner, SPD, FDP und Bündnis 90/Grüne am 7. Dezember 2021 ihren Koalitionsvertrag, der in puncto Schienenverkehr Lob aber auch Kritik erntete. Zustimmung unter den Vertretern der Bahnbranche fand vor allem folgendes Bekenntnis im Vertrag: *„Dabei wollen wir erheblich mehr in die Schiene als in die Straße investieren, um prioritär Projekte eines Deutschlandtaktes umzusetzen."*

Die Aussage *„Wir werden den Masterplan Schienenverkehr weiterentwickeln und zügiger umsetzen, den Schienengüterverkehr bis 2030 auf 25 Prozent steigern und die Verkehrsleistung im Personenverkehr verdoppeln,"* sieht Dirk Flege, Geschäftsführer der Allianz pro Schiene kritisch: „Der Koalitionsvertrag ist zwar schienenfreundlich, lässt die notwendigen Schritte für eine Verdopplung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr aber bestenfalls im Ansatz erkennen. Der neue Verkehrsminister muss rasch für Klarheit sorgen, wie er Anspruch und Realität in Einklang bringen möchte." Flege ist mit seiner Kritik nicht allein, zahlreiche Branchenvertreter warfen den Kolitionären Schwammigkeit vor und der Vertrag selbst enthält bereits Einschränkungen, welche die angestrebten Ziele von Anfang an verwässern. *„Sofern haushalteerisch machbar, soll die Nutzung der Schiene günstiger werden, um die Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen zu stärken"*, ist im Koalitionsvertrag zu lesen.

Ungeteilte Zustimmung erhielten die Vorhaben: *„Wir werden mehr Oberzentren an den Fernverkehr anbinden"* und *„Bis 2030 wollen wir 75 Prozent des Schienennetzes elektrifizieren und innovative Antriebstechnologien unterstützen. Die Digitalisierung von Fahrzeugen und Strecken werden wir prioritär vorantreiben."* Die drei Koalitionäre wollen zudem *„das Streckennetz erweitern, Strecken reaktivieren und Stilllegungen vermeiden."* Auch der Güterverkehr soll in den nächsten vier Jahren von einer neuen Bahnpolitik profitieren: *„Die Einführung der Digitalen Automatischen Kupplung wollen wir beschleunigen, den Einzelwagenverkehr stärken und Investitionsanreize für Gleisanschlüsse setzen. Bei neuen Gewerbe- und Industriegebieten soll die Schienenanbindung verpflichtend geprüft werden. KV-Terminals wollen wir weiter fördern, die Kranbarkeit von Standard-Sattelaufliegern vorantreiben (...)"* Lob gab es vor allem von Gewerkschaftsseite für den Passus: *„Wir werden die Deutsche Bahn AG als integrierten Konzern inklusive des konzerninternen Arbeitsmarktes im öffentlichen Eigentum erhalten. (...) Die Infrastruktureinheiten (DB Netz, DB Station und Service) der Deutschen Bahn AG werden innerhalb des Konzerns zu einer neuen, gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte zusammengelegt. Diese steht zu 100 Prozent im Eigentum der Deutschen Bahn als Gesamtkonzern. Gewinne aus dem Betrieb der Infrastruktur verbleiben zukünftig in der neuen Infrastruktureinheit."* Dennoch erntete die neue Regierung vom Bündnis „Bahn-für-alle" für die Aussage: *„Die Eisenbahnverkehrsunternehmen werden markt- und gewinnorientiert im Wettbewerb weitergeführt"*, Kritik: „Konsequent wäre es, wenn der gemeinnützige Charakter auch für die gesamte Deutsche Bahn gelten würde. (...) Das Wettbewerbs-Mantra verhindert die Klimabahn (...) Wir wollen eine Bahn, die dem Gemeinwohl insgesamt verpflichtet ist."

Der Glaube, dass dieser Koalitionsvertrag die große Mobilitätswende bringen könnte, fehlt den meisten Bahn- und Umweltverbänden jedoch. Das Einknicken der Grünen beim Allgemeinen Tempolimit auf Autobahnen bereits in den Sondierungsverhandlungen und der Verzicht der selbsternannten Klimapartei auf das Verkehrsministerium, wurde durchgehend kritisch beurteilt. Prof. Dr. Stefan Bajohr, VCD (Verkehrsclub Deutschland) Bundesvorsitzender äußerte sich so: „Das Instrumentarium, auf das sich die drei Parteien bei der Mobilität verständigt haben, trägt kaum dazu bei, das Klimaziel von Paris zu erreichen. Ohne Tempolimits, ohne ein klares Aus für Straßenneubau und Verbrenner, ohne absoluten Vorrang für den Umweltverbund aus Bahn, Bus, Rad und Fußgänger*innen scheitert die Verkehrswende."

Als dann der FDP-Verkehrsminister Volker Wissing noch vor seinem Amtsantritt bereits eine Senkung der Kfz-Steuer für Dieselfahrzeuge forderte, um die im Koalitionsvertrag vereinbarte Aufhebung der Steuervorteile für Dieselkraftstoff auszugleichen, war für manchen Umweltpolitiker die Verkehrswende bereits beerdigt.



FOTO: SVEN MOLLE

Im Schlepp von 212 084 ging es für 50 3606 am 12. und 14. November von Staßfurt nach Crailsheim zum Verein DBK Historische Bahn. Die Maschine, die seit 1994 abgestellt ist, wurde von dem Verein übernommen und soll bald aufgearbeitet werden. Gerade überfuhr die Garnitur die Stadtgrenze Erfurts.

NÖRDLINGEN

Länderbahn-P8 kommt zum BEM

☐ Die in den Farben der Königlich Preußischen Eisenbahnverwaltung lackierte 38 3199 wurde an das Bayerische Eisenbahnmuseum (BEM) in Nördlingen verkauft. Die Maschine war zuvor in Privatbesitz und jahrelang für das Süddeutsche Eisenbahnmuseum Heilbronn im Einsatz. Dort war sie auch seit Ablauf ihrer Kesselfrist im Jahr 2017 abgestellt. Nachdem der Eigentümer von 38 3199 kürzlich verstarb, wurde die Maschine mit Baujahr 1921 nach Nördlingen abgeben. Seitens des BEM heißt es, dass sich die P8 in einem guten Zustand befinde und eine betriebsfähige Aufarbeitung der Lok angedacht sei.



FOTO: STEFFEN SCHOTT

Im Schlepp von V100 2100 ging es am 20. November 2021 in ihre neue Heimat nach Nördlingen. Auf dem Weg dorthin durchfuhr das Gespann den Bahnhof Waldenburg.



FOTO: ALEXANDER BAUER

■ *Nach vielen Jahren Pause war Ende Oktober wieder eine Maschine der Gattung IV K auf der Weißeritztalbahn unterwegs. 99 1608 fährt am 22. Oktober 2021 mit ihrem Personenzug nach Dippoldiswalde und durchquert dabei den wildromantischen Rabenauer Grund bei Spechtritz.*

VIER SPANNENDE JAHRE



Stefan Alkofer

Die Katzen sind aus dem Sack: Der Koalitionsvertrag ist unterzeichnet und der neue Verkehrsminister steht fest. Aus Schienen-Sicht steht eine spannende Legislatur bevor.

Um mit dem Positiven zu beginnen: Es stand wohl noch nie so viel Wohlwollendes für den Verkehrsträger Schiene in einem Koalitionsvertrag der Bundesrepublik Deutschland. Erstmals wird der Schiene ein Vorrang vor dem Automobil eingeräumt. Dass mehr Städte und Gemeinden Anschluss an den Fernverkehr erhalten sollen, ist ein guter Ansatz, die Attraktivität der Bahn zu steigern und der Deutschlandtakt als Zielvorgabe ist genauso ambitioniert wie verkehrs- und umweltpolitisch richtig.

Der konkrete Weg zu den formulierten Zielen wird im Koalitionspapier jedoch nicht aufgezeigt. Man darf gespannt sein, wie das Fazit in vier Jahren ausfällt. Bis zu einer echten Verkehrswende ist es noch ein sehr weiter Weg und die wirtschaftsliberale FDP-Handschrift im 171-seitigen Vertrag ist deutlich zu erkennen. Nicht umsonst wird der Vertrag von manchen nur „Die Gelben Seiten" genannt.

Ob dieser Koalitionsvertrag in puncto Verkehrspolitik ausreicht, um die Pariser Klimaziele zu erreichen, darf zumindest angezweifelt werden.

Es kommt jetzt auf Volker Wissing an. Er muss in den nächsten Monaten zeigen, ob ihm etwas an der Schiene liegt, oder ob er der Verkehrsminister der Automobil-Lobby wird, für den ihn jetzt schon viele halten. Dann wird sich für Bündnis90/Grünen erneut rächen, dass sie schon wieder auf dieses für ihre Politikziele so wichtige Ministerium verzichteten, um sich im scheinbaren Glanz der Außenpolitik zu sonnen.

DESSAU

Kran findet neue Heimat

☐ Der Verein „Triebwagenmuseum Dessau" übernahm am 17. November 2021 einen Eisenbahndrehkran des Typs EDK 50 in seinen Bestand. Der Kran mit Baujahr 1955 war 1956 auf der Leipziger Frühjahrsmesse ausgestellt und danach bei der Schiffswerft Roßlau (Elbe) im Dienst. Nachdem die Werft einen neuen Kran angeschafft hatte, stand der alte etwa zehn Jahre lang ungenutzt auf deren Gelände. Der Verein erwarb den Kran und arbeitete ihn im Laufe des Jahres 2021 rollfähig auf. Im November konnte er im Schlepp von 110 171 auf das Museumsgelände überführt werden.



Gleich geht es für den Drehkran EDK 50, gezogen von 110 171, in seine neue Heimat, dem Vereinsgelände des Triebwagenmuseums Dessau.

FOTO: TRIEBWAGENMUSEUM DESSAU EV.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Wie bei vielen Museumseisenbahnen werden auch beim Öchsle die kalten Monate genutzt, um die Vegetation entlang der Strecke zurückzuschneiden. Rund 40 Aktionäre der Öchsle Bahn AG und Vereinsmitglieder des Öchsle Schmalspurbahnvereins halfen am 13. November 2021 bei den Arbeiten mit. Insbesondere an Bahnüberwegen muss ein Sichtdreieck gepflegt werden, um die Sicht sowohl für Verkehrsteilnehmer auf der Straße als auch für die Züge zu gewährleisten.

ZWISCHENHALT

Flixtrain erweiterte sein Angebot seit dem 12. Dezember 2021. Laut des Unternehmens werden zehn neue Halte, darunter Bonn, Koblenz und Mainz, angeboten. Im Frühjahr 2022 sollen noch rund 20 Ziele hinzukommen.

Für den Fehmarnbelttunnel erfolgte nun auch auf deutscher Seite der Spatenstich. Am 29. November 2021 begannen die Bauarbeiten. Auf dänischer Seite wird bereits seit dem 1. Januar 2021 an dem Tunnel gearbeitet.

Die Elektrifizierung der Strecke Wesel – Bocholt soll anstatt im Dezember 2021 erst im Februar 2022 abgeschlossen werden. Der Grund ist, dass Ende November rund ein Drittel der Bauarbeiter coronabedingt in Quarantäne war. Zudem stahlen Unbekannte kurz zuvor einen Kilometer bereits montierter Oberleitung samt Befestigungen.

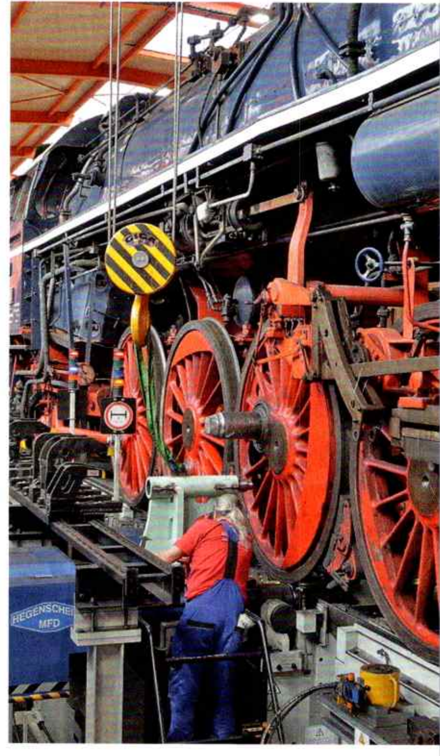
Elf Prozent weniger Unfälle auf Schienen gab es im Jahr 2020 gegenüber dem Vorjahr unter den 35 Mitgliedern des internationalen Eisenbahnverbands UIC. Das teilte der Verband am 16. November 2021 mit. Der Grund sei das durch die Coronapandemie stark gesunkene Verkehrsaufkommen.

Durch das Verbot von lauten Güterwagen in Deutschland Ende 2020 sind die Lärmemissionen für Anwohner an Bahnstrecken zwischen Mai 2019 und September 2021 gesunken. Das ergaben laut Allianz pro Schiene Messungen des Eisenbahnbundesamtes.

TSCHECHIEN

Albatros zu Gast in Prag

□ Die tschechoslowakische Schnellzugdampflokomotive 498.104, genannt „Albatros", war am 22. November 2021 zu Besuch im Wartungszentrum Süd der tschechischen Staatsbahn CD in Prag. Der Maschine des Albatros Clubs aus Bratislava wurden dort die Radreifen abgedreht. Der Grund für die weite Reise in die tschechische Hauptstadt war, dass das dortige Werk eine Unterflurradsatzdrehbank (URD) besitzt. Somit war es nicht notwendig, die Radsätze auszuachsen. Einzig die Kuppelstangen mussten entfernt werden, damit jede Achse einzeln behandelt werden konnte. Unabhängig davon sei es für den Verein kompliziert, eine URD zu finden, welche die Kuppelräder der Lok mit einem Durchmesser von 1,83 Metern bearbeiten kann. Für das Prager Instandhaltungswerk war die 2'D 1'-Maschine die erste Dampflok, die dort behandelt wurde. Mit 162 km/h hält eine Maschine der Baureihe 498.1 den tschechoslowakischen Geschwindigkeitsrekord für Dampflokomotiven.



Mit frisch abgedrehten Rädern zeigt die Maschine, den Mitgliedern des Albatros Clubs zufolge, deutlich bessere Fahreigenschaften.



FOTO (2): PETR ŠTAHLAVSKY

Da der Ausbau der Achsen wegfällt, geht das Abdrehen der Radreifen am 22. November 2021 mit der Unterflurdrehbank deutlich schneller vonstatten.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

☐ Bis ins Jahr 1997 waren kurze Eilzüge wie dieser mit 219 006 an der Spitze noch die Regel auf der Strecke zwischen Coburg und Probstzella Da der abgebildete Bahnhof entlang der Strecke in einer Spitzkehre liegt, mussten die Züge dort Kopf machen. Zu Zeiten der lokbespannten Eilzüge bedeutete das einen Aufenthalt von rund zwölf Minuten, bis die Lok umgesetzt hatte. Heute erreichen die Züge von Franken aus nur noch Ernstthal am Rennsteig. Wissen Sie, welcher Bahnhof gemeint ist?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 10. Februar 2022 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Infanteriestr. 11a, 80797 München oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Dezemberheft lautete: „Cranzahl". Gewonnen haben: Lindner, W., 09337 Callenberg; Dr. Mullenburger, Guy, L-2210 Luxemburg; van Zinderen Baker, Rindert, NL-4708 JB Roosendaal; Richter, Heinz D., 84547 Emmerting; Pistor, T., 77656 Offenburg; Hillenbrand, F., 72379 Hechingen; Wulz, A., AT-5020 Salzburg; Rockstroh, M., 08294 Lößnitz; Werdermann, R., 16225 Eberswalde; Rößler, Karlheinz, 92272 Lintach; Zettlitzer, Udo, 09648 Mittweida; Claus, Hans-Joachim, 06188 Landsberg; Kilian, Jürgen, 16775 Löwenberger Land; Panhans, H., 98574 Schmalkalden; Walter, Karl, 54634 Bitburg; Söhner, Otto, 91074 Herzogenaurach; Glöckner, W., 04821 Brandis; Hartmann, Rolf, 06888 Lutherstadt Wittenberg; Schäffner, Reinhard und Ulrike, 07580 Ronneburg; Pieper, Heinz-Jürgen, 38465 Brome.

NAHVERKEHR

76 neue Akku-Züge für Deutschland bestellt

☐ DB Regio erhielt den Zuschlag für das rund 240 Kilometer lange Nahverkehrsnetz in der Süd- und Westpfalz. Das teilte der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd am 26. November 2021 mit. Neu ist, dass für das größtenteils nicht-elektrifizierte Netz die Benutzung neuer Akku-Triebwagen gefordert wurde. Es sei damit laut des Zweckverbandes deutschlandweit eines der ersten großen Verfahren, welches die Abkehr vom Dieseltriebwagen hin zu batteriehybriden Fahrzeug fördert. Die DB AG bestellt dafür 44 zweiteilige Triebwagen des Typs FLIRT-Akku bei Stadler.

172 Sitzplätze werden die neuen Züge von Stadler bieten. Dabei fahren sie im Batteriemodus mindestens 80 Kilometer weit.

FOTO: DB AG

Mit den neuen Fahrzeugen spare man laut Anne Spiegel, bis vor Kurzem Klimaschutzministerin des Landes Rheinland-Pfalz, jährlich rund fünf Millionen Liter Diesel und 64 Prozent an CO_2-Emissionen gegenüber den heutigen Dieseltriebwagen ein und das auf Basis des heutigen Strommixes. Ein weiterer Vorteil sei zudem, dass die Züge lokal emissionsfrei verkehren würden. Die neuen Züge sollen 2025 und 2026 den Betrieb aufnehmen.

Auch in Brandenburg werden ab 2024 Akku-Triebwagen unterwegs sein. Die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) gewann das Netz Ostbrandenburg. Für den Betrieb bestellte die NEB, welche ein Tochterunternehmen von Captrain ist, 31 zweiteilige Triebzüge des Typs Mireo Plus B bei Siemens Mobility.



FOTO: SIEMENS MOBILITY

Die Mireo Plus B der NEB sollen mit ihrer Batterie mindestens 90 Kilometer weit kommen, haben mit 128 Sitzplätzen aber etwas geringere Fahrgastkapazität als die Stadler-Züge.


FOTO: BODO SCHULZ

Einer der ersten fertigen KISS für das Elektronetz Ost wartet am 28. November 2021 in Wustermark auf seine Inbetriebnahme.

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Neue Züge und neue Linien im Norden

□ Für den Einsatz im „Elektronetz Ost" in Schleswig-Holstein bestellte die DBAG 2019 bei Stadler 18 Doppelstocktriebzüge des Typs KISS. Nun wurden die ersten Einheiten von Stadler in Berlin fertiggestellt. Die Züge sollen im Juni 2022 den Probebetrieb aufnehmen und ab Dezember 2022 dann im fahrplanmäßigen Einsatz stehen. Zum „Elektronetz Ost" gehören die Linien Lübeck-Travemünde – Lübeck Hbf, Lübeck Hbf – Hamburg Hbf und Lübeck Hbf – Puttgarden.

Auch im Grenzverkehr mit Dänemark wird es Änderungen geben: Wie die Dänische Staatsbahn (DSB) mitteilte, wird sie ihre IC3-Triebzüge, genannt „Gumminasen", nur noch bis 2028 im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland einsetzen. Dann werde die DSB eigenen Angaben zufolge mit der Ausmusterung der Züge beginnen. Der Fernverkehr soll dann mit neuen Elektrolokomotiven und Wagen der DSB abgewickelt werden. Zusätzlich wird derzeit diskutiert, ob zur Angebotsverbesserung deutsche Regionalzüge bis nach Dänemark verlängert werden können.


FOTO: BERND PIPLACK

Im Schlepp der MEG-Eurodual 159 217 traten elf E-Loks am 17. November 2021 ihre letzte Reise nach Opladen an. Es handelte sich um zehn Maschinen der Baureihe 120, darunter auch 120 105, welche am 5. Juli 2020 als letzte einen planmäßigen Intercity zog. Vorletzte in der Reihung war 101 092. Sie ist die sechste Maschinen der Baureihe 101, die ausgemustert wurde.

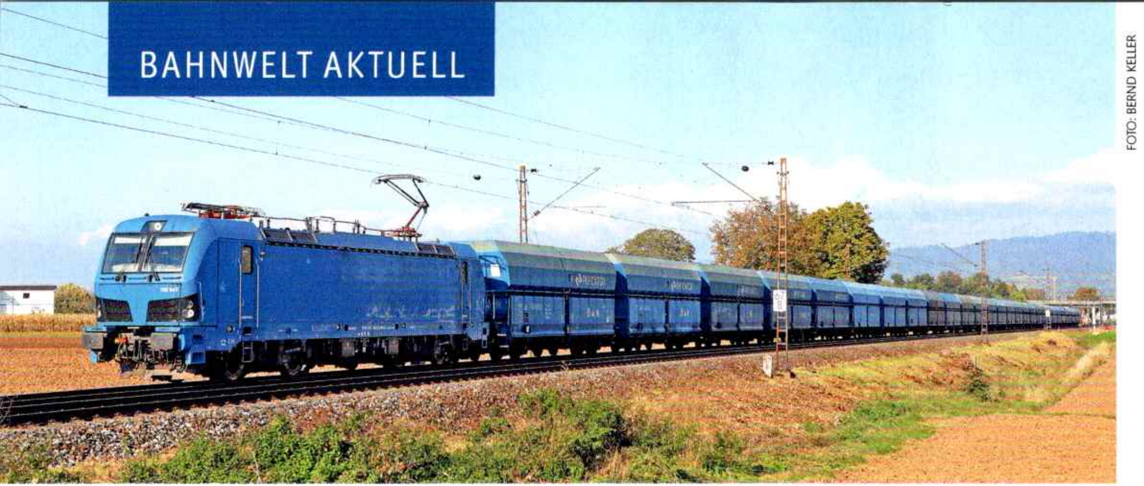


FOTO: BERND KELLER

Ganz in Blau präsentieren sich 192 043 und ihre PKP-Cargo-E-Wagen-Garnitur. Die Maschine des Lokvermieters Northrail fährt im Moment in Diensten der Güterzugsparte der Luxemburgischen Staatsbahn, CFL Cargo. Am 16. Oktober passiert sie mit ihrem Zug Hirschberg an der Bergstraße in der Nähe von Mannheim.

NORDRHEIN-WESTFALEN

Aus für Abellio an Rhein und Ruhr

Der Verwaltungsrat des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) beschloss am 22. November 2021, die Zusammenarbeit mit Abellio zum 1. Februar 2022 zu beenden. Die finanziell angeschlagene Tochter der Niederländischen Staatsbahn (NS) und der VRR konnten bislang keine Einigung bei Nachverhandlungen zum Vertrag zwischen der Bahngesellschaft und dem Verkehrsverbund erzielen. Abellio forderte mehr Geld, welches das Land NRW nicht zahlen möchte. Nun strebt der VRR ein Notvergabeverfahren an, damit der Verkehr im kommenden Jahr weiterlaufen kann. Dafür kann sich aber auch Abellio bewerben. Der Vorteil für das Verkehrsunternehmen: Diese Verträge bringen mehr Geld als ihre jetzigen. Gleichzeitig stellte sich Abellio bis Redaktionsschluss quer, Daten über die Strecken und den Personaleinsatz an den VRR weiterzugeben. Ohne diese Informationen kann der Verbund keine ernsthaften Verhandlungen mit Konkurrenten von Abellio führen. Verspätungen und Zugausfälle werden befürchtet, da die Übergabe an einen neuen Betreiber so nicht reibungslos vonstatten gehen wird. „Das Hauptziel ist, keinen an der Bahnsteigkante zurückzulassen", sagte ein Sprecher des VRR-Verwaltungsrats, gegenüber der Rheinischen Post.



FOTO: ALEXANDER HERTEL

203-08 der Stahlwerk Thüringen GmbH (SWT) ist am 10. November 2021 mit einem Übergabezug unterwegs und durchfährt gerade Könitz. Die Diesellok wurde 1976 als 110 855 an die Deutsche Reichsbahn ausgeliefert und fährt seit 2002 für SWT.

Nach den beiden Loks des Typs Taurus, 1216 012 und 1116 195, trägt nun auch eine Vectron der ÖBB das Nightjet-Design. Sie soll so zu den neuen Nightjet-Wagengarnituren passen, welche, wie die neuen Railjets, Steuerwagen mit der Kopfform des Vectron erhalten werden. Am 17. November 2021 präsentiert sich die frisch folierte 1293 200 mit einem Kalizug bei Löschenrod.

FOTO: TOBIAS RÜTHER





Die kleine Lok verlässt gerade Zeven-Aspe. Im Hintergrund steht die havarierte 213, für welche sie einspringen musste. 333 172 trägt noch die Farben ihres früheren Eigentümers, der Mittelweserbahn.

FOTO: CHRISTOPH GRIMM

SCHLESWIG-HOLSTEIN

Köf III zieht einen Güterzug

□ Eine kleine Rangierlok im Streckendienst: Das gab es bei der Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser Logistik (evb) am 18. November 2021 zu sehen. Denn 333 172 musste kurzfristig anstelle der vorgesehenen 213 341 die letzten entladenen NRS-Schotterwagen aus Zeven nach Rotenburg (Wümme) bringen, da die V 100 einen technischen Defekt erlitten hatte. Die rasch aus Bremervörde herbeigeholte Kleinlok schaffte es, den Zug sicher nach Rotenburg zu ziehen. Dort übernahm NRS die Weiterbeförderung. Die evb besitzt vier Kleinlokomotiven des Typs Köf III. Von diesen ist eine fest als Rangierlok in Osberghausen im Bergischen Land eingeteilt, um dort Holzwagen an einer Verladestelle zu rangieren.


FOTO: MARCUS HENSCHEL

Mit 194 158 der Hammer Eisenbahnfreunde an der Spitze ging es für einen Sonderzug am 27. November 2021 von Hamm nach Aachen zum Weihnachtsmarkt. Am Zugschluss lief 212 079 mit. Gerade überquert die Garnitur auf der Hochfelder Brücke bei Duisburg den Rhein.

Die DB Fahrzeuginstandhaltung unternahm mit E44 044 am 19. November 2021 eine Drehfahrt von Dessau Hbf über Halle/Saale, Leipzig, Delitzsch unterer Bahnhof zurück nach Dessau ins DB-Werk. Im Schlepp war 112 106. In Delitzsch wartet das E-Lok-Gespann gerade abfahrbereit im Bahnhof.


FOTO: TORSTEN FEIGE


FOTO: ALEXANDER HERTEL

Mit einem Ferkeltaxen-Doppel ging es am 17. November 2021 von Espenheim nach Bad Lagensalza. 772 345 der EBS und 772 140 der Press durchfahren gerade den oberen Bahnhof in Pößneck.

Der Erfurter Bahnservice (EBS) erweiterte seine Flotte um eine Lok der Baureihe 155. Die Maschine ist derzeit schwarz und trägt rote Stromabnehmer sowie rote Bahnräumer, soll aber auch noch das neue EBS Design erhalten. Mit einem Kalizug passiert die glänzend schwarze 155 239 am 15. November den Ort Kerzel.


FOTO: TOBIAS RÜTHER

BADEN-WÜRTTEMBERG

Jagsttalbahn wiedereröffnet

☐ Mit einem kleinen Festakt wurde am 19. November 2021 der erste wiederaufgebaute Abschnitt der Jagsttalbahn eröffnet. Der Betrieb kann nun zunächst im Bahnhof Dörzbach durchgeführt werden. Damit fuhren nach rund 30 Jahren erstmals wieder Züge. Im Jahr 1901 wurde die Jagsttalbahn mit einer Spurweite von 750 Millimetern zwischen Möckmühl und Dörzbach eröffnet. Die Strecke liegt etwa auf halbem Weg zwischen Heilbronn und Würzburg. Nachdem der Personenverkehr 1979 endgültig eingestellt worden war, verschaffte der Transport von Rüben der Schmalspurbahn noch bis in die 1980er-Jahre ausreichend Verkehr. Jedoch verschlechterte sich der Zustand der Gleise mit den Jahren so sehr, dass der Streckeneigentümer, die Südwestdeutsche Eisenbahn-Gesellschaft (SWEG), im Dezember 1988 den Betrieb einstellen musste. Der Zustand war sogar so schlecht, dass, als die Jagsttalbahnfreunde 2007 mit der Reaktivierung begannen, nur ein Neubau der Gleisanlagen infrage kam. Ein großes Fest zur Eröffnung des Teilabschnitts ist für kommenden Mai geplant, da die Pandemie-Lage im Moment keines zuließ.



FOTO: UTE STROHM/JAGSTTALBAHNFREUNDE E.V.

Der Museumszug, bestehend aus Lok 22-02, dem Sommerwagen 113 und dem Barwagen 371 pendelte zur Eröffnung am 20. und 21. November 2021 im wieder errichteten Bahnhofsgelände von Dörzbach.

ZEITREISE

Vom roten Heuler zum Quietschie

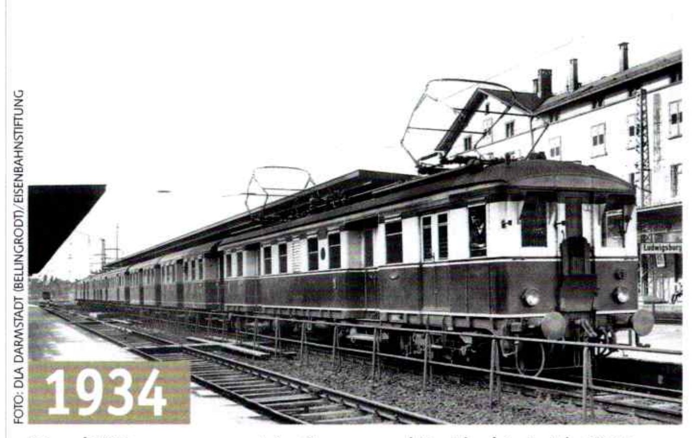


FOTO: DLA DARMSTADT (BELLINGRODT)/EISENBAHNSTIFTUNG

Die elT 12 waren zuerst in Creme und Rot lackiert. Ab 1942 trugen sie bis zu ihrem Dienstende die Farbe Dunkelrot.



FOTO: FABIAN BINDER

Über Ludwigsburg hinaus fahren die Triebzüge der Baureihe 423 als S4 bis Backnang und als S5 bis Bietigheim-Bissingen.

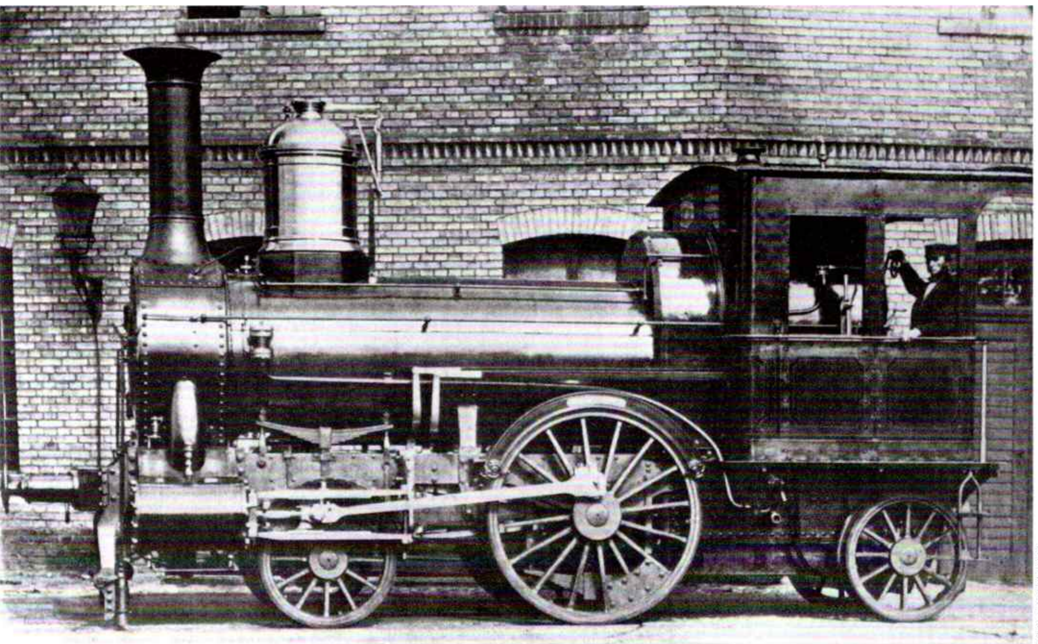
☐ Viel scheint sich auf den ersten Blick nicht geändert zu haben am Bahnhof Ludwigsburg: Ein elektrischer Vorortzug wartet am mittleren Bahnsteig auf Fahrgäste Richtung Stuttgart. Doch wich das Bahnhofsgebäude aus den 1860er-Jahren im Jahr 1987 einem modernen Bau aus Beton. Auch die Fahrzeuge haben sich verändert. Die DRG beschaffte im Jahr 1933 für den Vorortverkehr um Stuttgart die Triebwagen des Typs elT 12, welche später als Baureihe ET 65 bezeichnet wurden. Sie trugen im Volksmund wegen ihres lauten Motorengeräusches den Kosenamen „Rote Heuler". Mit der Einführung des S-Bahnverkehrs 1978 endete ihr Einsatz. Gut 90 Jahre später hält ebenfalls ein Vorortzug am Gleis 3 auf dem Weg in die Stuttgarter City. Wie ihre Urahnen aus den 1930er-Jahren tragen auch die modernen S-Bahntriebwagen der Baureihe 423 wegen ihres Fahrgeräusches einen Spitznamen: Quietschies.

„Glaube an die

Sein Name dürfte den meisten Eisenbahnfreunden noch immer ein Begriff sein: Robert Garbe. Schließlich war er von 1895 bis 1912 amtierender Dezernent für Bauart und Beschaffung der Lokomotiven bei den Preußischen Staatseisenbahnen. Er beinflusste somit dieses Fachgebiet bei der größten Länderbahn im Deutschen Kaiserreich in entscheidender Art und Weise.

Bis dahin war es für ihn noch ein weiter Weg, als er am 9. Januar 1847 in Oppeln geboren wurde. Robert Hermann Garbe war ältester Sohn eines Schlossermeisters und wuchs in einem am technischen Fortschritt der damaligen Zeit sehr interessierten Umfeld auf. Und nichts anderes verkörperte die beginnende Industrielle Revolution auch im abgelegenen Schlesien derart wie die Eisenbahn. Bereits vier Jahre vor seiner Geburt war die Oberschlesische Eisenbahn nach Breslau eröffnet worden, und an keinem anderen Ort hielt sich der junge Robert lieber auf als an der Oppelner Oderbrücke, um dort die Dampflokomotiven vor den Zügen zu beobachten. Sein Berufswunsch stand fest: Lokomotivführer, oder, noch besser, Lokomotivkonstrukteur!

Zweifellos seine bekannteste Schöpfung: Die P8. Museumslok „2455 Posen" war am eisig kalten 19. Januar 2009 mit einem Sonderzug in den Ruhrauen bei Oberhausen unterwegs. Die Porträtaufnahme zeigt Robert Garbe als Pensionär in seinem 80. Lebensjahr, 1927.



So fing für den nicht einmal 20 Jahre alten schlesischen Schlosserjungen Robert alles an: Schnellzuglok der Firma Borsig für die Oberschlesische Eisenbahn, Baujahr 1865. Auf solchen aus heutiger Sicht archaisch anmutenden Lokomotiven absolvierte er in jenen Jahren seine Ausbildung zum Lokomotivführer.

FOTO: ARCHIV MEB

Er war der wohl bekannteste und zugleich auch umstrittenste Dampflokkonstrukteur der Länderbahnzeit, seine Lokomotiven sollten eine ganze Epoche prägen: Robert Garbe. Im Januar 2022 wäre er 175 Jahre alt geworden. Anlass genug für eine kritische Würdigung in Form einer ausführlichen Präsentation seiner Licht- und Schattenseiten aufweisenden Lokbau-Philosophie.

Sache, der du dienst“

FOTO DAMPFZUG: MARCUS HENSCHEL, PORTRAIT R. GARBE: DEUTSCHE MASCHINENTECHNISCHE GESELLSCHAFT (DMG)

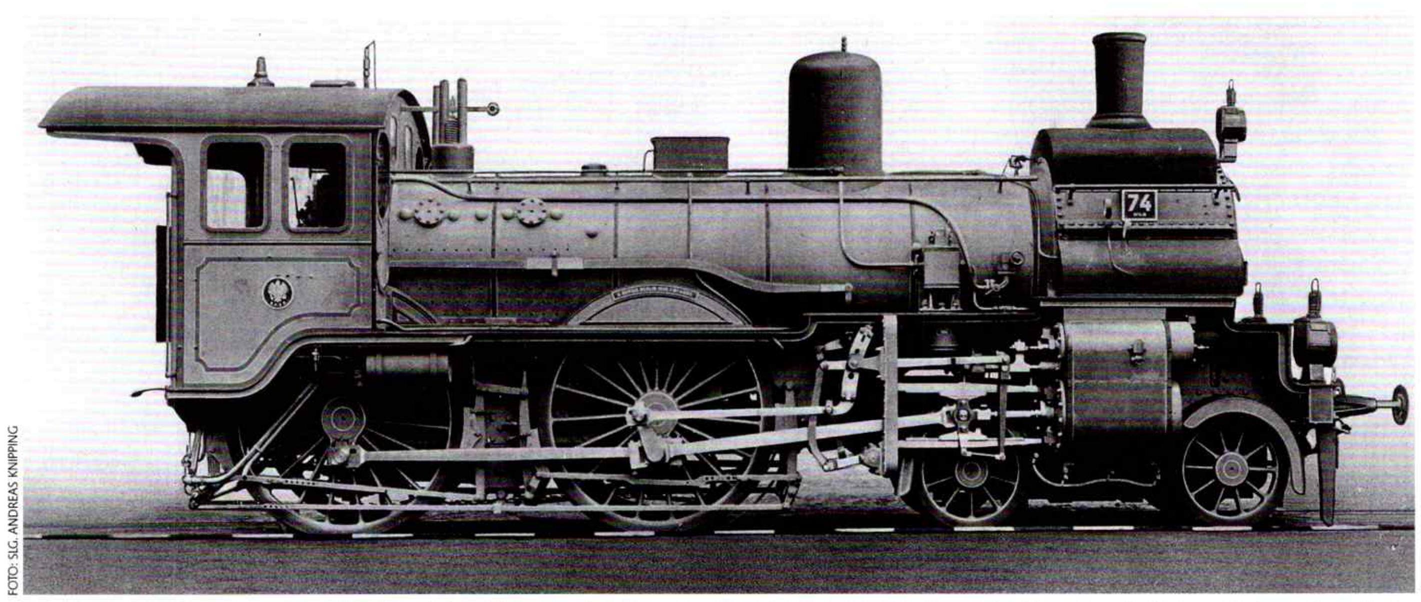
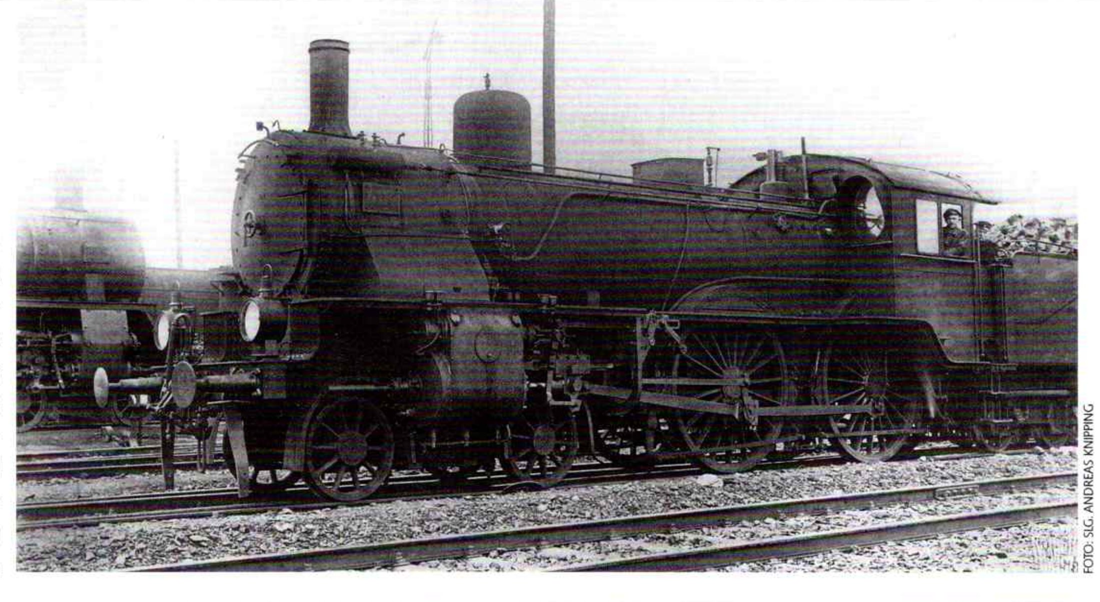


FOTO: SLG. ANDREAS KNIPPING

August von Borries elegante und erfolgreiche Schnellzuglok-Baureihe S 3 bildete 1898 die Basis für die ersten Heißdampflokomotiven bei den Preußischen Staatsbahnen: Die „74 Berlin“ erhielt versuchsweise einen Rauchkammerüberhitzer, der sich allerdings nicht bewährte.



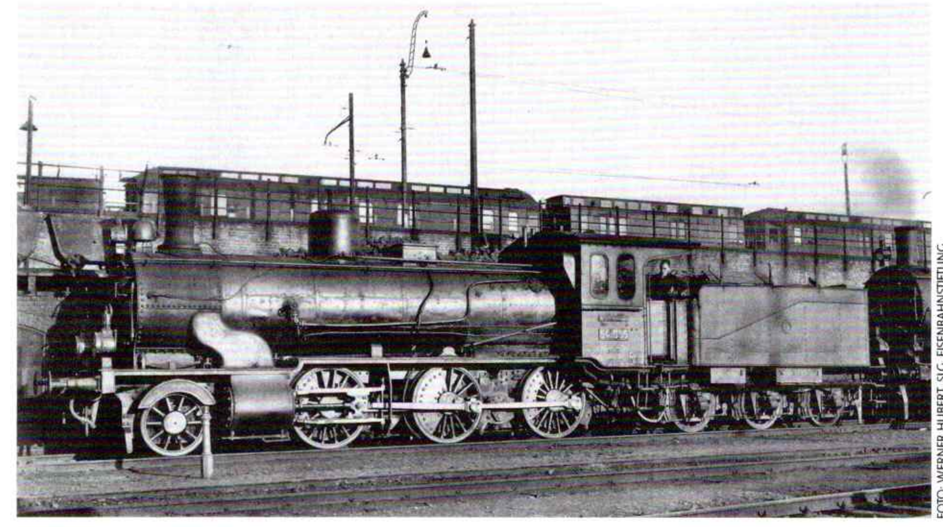
Die Serienloks der Bauart S 4 lehnten sich äußerlich noch stark an die typischen Schnellzugloks seines erfahrenen Mentors August von Borries an. Charakteristisch für frühe Heißdampfloks ist das Rauchrohrüberhitzer-Absperrventil auf der Rauchkammer. Die ersten Exemplare der S 4 wurden ab 1902 in Dienst gestellt.

Der Schüler Robert Garbe verfolgte seinen Traum mit viel Ehrgeiz. Die Volksschule schloss er mit Bravour ab und erlernte dann das Schlosserhandwerk im väterlichen Betrieb. Der darauf folgende Besuch der Breslauer Bauschule war für Garbe das Sprungbrett in den Bahnberuf. Er arbeitete währenddessen in den Werkstätten der Oberschlesischen Eisenbahn und konnte im

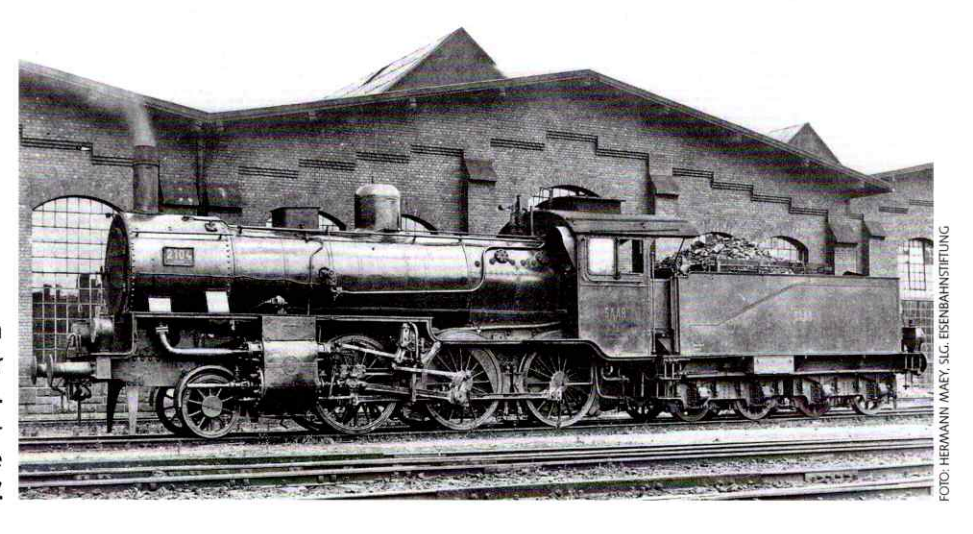
Garbe wusste früh, dass er Lokomotiven bauen wollte

Frühjahr 1867 – mit gerade einmal 20 Jahren – sogar das lang ersehnte Lokomotivführer-Patent erwerben. Seine guten Leistungen ermöglichten ihm anschließend den Besuch verschiedener Technikerschulen, um seine theoretischen Kenntnisse zu vertiefen. Auch diese Fortbildungen schloss er stets als einer der Jahrgangsbesten ab. 1869 wurde er zum Studium an der renommierten Königlich Preußischen Gewerbeakademie zu Berlin, der heutigen TU Berlin, zugelassen. Nach drei Jahren beendete er es mit einem ausgezeichneten Abschluss.

Mit Mitte 20 war er nun Führungskraft bei der Oberschlesischen Eisenbahn. Über verschiedene Zwischenstationen führte ihn sein Weg zu den Preußischen Staatseisenbahnen, die sich nach der Reichsgründung 1871 aus den in der Folge verstaatlichten Privatbahnen Preußens herausgebildet hatten. Garbe leitete in jenen Jahren verschiedene Hauptwerkstätten der jungen Staatsbahn und nahm in diesen Funktionen auch Anteil am ersten großen durch die Staatseisenbahnen eingeleiteten Modernisierungsprogramm in lokomotivtechnischer Hinsicht, der Einführung von Lokomotiven gemäß der neuen „Normalien". Auf Anregung von Garbes Vorgänger Moritz Stambke wurden nun statt vieler unterschiedlicher Einzelserien von allen Lokomotivfabriken nur noch identische Baureihen nach Plänen, welche die Direktion der Staatsbahnen in Berlin koordinierte, gefertigt. Dies rationalisierte den Bahnbetrieb.



Hinter 54 005, 1929 im Bw Berlin Schlesischer Bhf auf Glasplatte gebannt, verbirgt sich die G 5[1] „4011 Berlin", von den Vulcan-Werken bereits 1893 geliefert. Diese Zweizylinderloks bewährten sich mit ihrer Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h auch vor Personenzügen.



Garbes Antwort auf die erneute Frage nach einer universell verwendbaren Maschine war die nur mäßig geglückte Heißdampflok P 6. 1932 wurde die P 6 „2104 Saar" im Bw Saarbrücken Hbf dokumentiert. 1935 erhielt sie sogar noch die Reichsbahn-Nummer 37 167.



Altmodisch, aber erfolgreich: Die G 7^{1} ebnete 1893 den Weg für Güterzugloks mit vier Kuppelachsen in Preußen. Diese Naßdampfloks besaßen noch Innensteuerung! Im Jahr 1963 verlässt die 55 642 Erfurt West mit einem Nahverkehrszug in Richtung Nottleben.

FOTO: WERNER UMLAUFT, SLG. KARL-ERNST MAEDEL (EISENBAHNSTIFTUNG)



55 1840, aufgenommen am 7. Juli 1933 im Bw Rheydt, wurde 1908 von Vulcan in Stettin gebaut. Die G 8 waren die ersten Heißdampf-Güterzuglokomotiven bei den Preußischen Staatseisenbahnen, von 1902 bis 1913 entstanden nicht weniger als 1000 Exemplare.

FOTO: CARL BELLINGRODT, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG



Für die Berliner Stadtbahn entwarf Garbe 1902 die Heißdampf-Reihe T 12 als 1'C-Tenderlok. Die Preußische Staatsbahn ließ dennoch parallel die Naßdampfversion T 11 bauen.

FOTO: RVM, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

1895 kam für Robert Garbe dann der entscheidende Schritt: Als Nachfolger von Stambke wurde er zugleich Mitglied der Preußischen Eisenbahndirektion zu Berlin und neuer Dezernent für Bauart und Beschaffung der Lokomotiven. Dadurch wurde er auch Vorsitzender des Lokomotivausschusses, der dem preußischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten alle zur Beschaffung vorgesehenen Lokomotiven der Staatseisenbahnen vorzuschlagen hatte.

Garbe war nun endgültig am Ziel, er war jetzt der entscheidende Fachmann, wenn es um die Neukonstruktion von Dampflokomotiven in Preußen ging. Und er sollte bald eine Revolution im Lokomotivbau mit anführen, die in den Jahren um 1900 nochmals für eine deutliche Verbesserung der Dampflokomotive sorgte: die Nutzung des überhitzten Dampfes. Bereits 1893 kam es zu einer entscheidenden Begegnung mit dem Ingenieur Wilhelm Schmidt. Dieser hatte die theoretische Erkenntnis, dass nochmals überhitzter Dampf einen wesentlich höheren Wirkungsgrad besitzt als Naßdampf und Dampfmaschinen somit leistungsfähiger und gleichzeitig effizienter macht, bei stationären Anlagen schon erfolgreich in die Tat umgesetzt. In Garbe reifte von nun an der Gedanke, Heißdampf auch in Lokomotiven zu nutzen. Zuvor hatte sich bereits die Verbundtechnik, also die Nutzung der verschiedenen Expansions-

Mit Heißdampf in eine neue Epoche des Lokomotivbaus

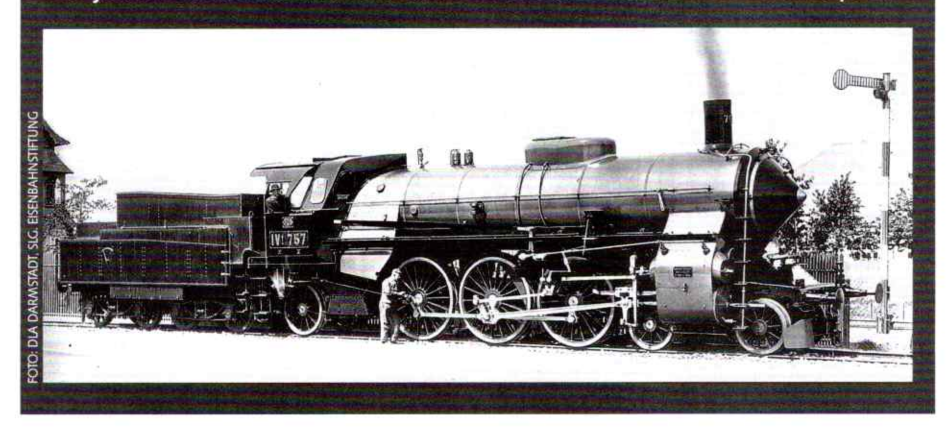
stufen des Dampfes, auch im Lokomotivbau etabliert. Die vermeintlich günstige Möglichkeit, auf die von ihm als zu kompliziert aufgefasste und daher strikt abgelehnte Verbundbauart verzichten zu können, da die Steigerung des Gesamtwirkungsgrades allein durch Heißdampf aufgewogen werden würde, kam ihm dabei zupass.

Als Versuchsobjekt für die Heißdampfnutzung griff Garbe ab 1898 auf die bewährten Schnellzuglokomotiven der Gattung S 3 seines von der Verbundtechnik überzeugten Kollegen August von Borries zurück, bei denen es sich um Zweizylinder-Verbund-Naßdampfmaschinen mit der Achsformel 2'B handelte. Er ließ die Verbundzylinder gegen neue, einfach wirkende Zylinder mit Kolbenschiebern – die zuvor herangezogenen Flachschieber waren wegen der fehlenden Restfeuchtigkeit des

Die „Schnellzuglok-Revolution“ fand ohne Preußen statt



Steigende Zuggewichte und immer höhere Reisegeschwindigkeiten verlangten um das Jahr 1900 nach vollkommen neuartigen Schnellzuglokomotiven: Die Sächsische XV machte als Vierzylinder-Verbund-Atlantic den Anfang, von Zeitgenossen als „Paukenschlag der Moderne“ wahrgenommen (oben). Die Badischen IVf waren dann 1907 die ersten 2'C1'-Pacific-Schnellzugdampfloks in Deutschland, ausgestattet mit Heißdampf-Vierzylinder-Verbundtriebwerk (unten). Preußen hatte ab da den Anschluss verpasst.





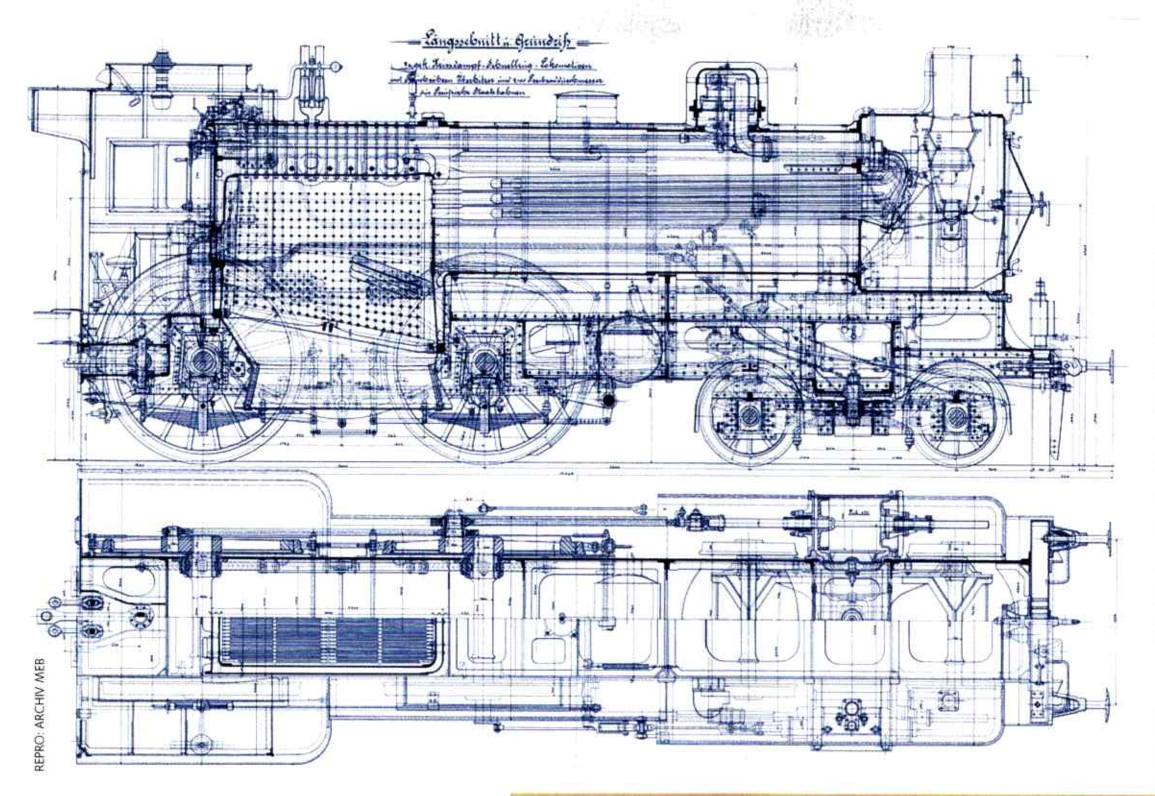
Mit der S 6 wollte Garbe die Überlegenheit einfacher Heißdampfloks gegenüber den Vierzylinder-Verbundlokomotiven beweisen. Dies gelang ihm nicht ganz, denn die 2'B-Schnellzuglok, hier 1926 in Rostock aufgenommen, war von Anfang an zu klein ausgefallen.

Heißdampfes und der damit verbundenen Gefahr des Trockenfressens nicht mehr geeignet – tauschen und verschiedene Überhitzerbauformen ausprobieren. Dabei stellte sich der Rauchrohr-Überhitzer Schmidt'scher Bauart bald als die auch für Lokomotiven geeignetste Bauform heraus. Trotz einiger Kinderkrankheiten überzeug-

Die Heißdampflokomotive begann sich durchzusetzen

ten die fortan S 4 genannten, umgebauten Maschinen mit hoher Leistung bei niedrigem Brennstoffeinsatz und geringem Dampfverbrauch, weshalb das Direktorium der Preußischen Staatseisenbahnen und das zuständige Ministerium die Beschaffung einer ersten Serie von Heißdampfloks entsprechend den Vorgaben Robert Garbes genehmigte: Ab 1902 entstanden 104 Exemplare der Serien-S 4, die sich noch stark an die S 3 anlehnten.

Das Jahr 1902 war für Garbe ohnehin entscheidend: Mit Unterstützung der preußischen Lokomotivfabriken arbeitete er bereits im Vorfeld neue Entwürfe für Heißdampfloks aus, für die nun die Serienfertigung anstand. Hier zeigte sich dann einmal mehr der Eigensinn des streitbaren obersten Lokomotiv-Gestalters in Preußen: Er zog beispielsweise für Güterzug- und Personenzugleistungen gleichermaßen geeignete Universalmaschinen nicht weiter in Betracht. Vorherige Lösungen, wie die bestens bewährten 1'C-Naßdampfloks der Gattung G 5 in diversen Varianten, gerne auch mit Verbundtriebwerk ausgeführt, ignorierte Garbe. Diese Achsfolge war seiner Denkart gemäß der Personenzuglok vorbehalten, und so entstand die neue Gattung P 6 als waschechte Reisezugmaschine. Sie zeigte bereits jene Konstruktionsmerkmale, die in Zukunft typisch für seine Entwürfe werden sollten: Um den Stehkessel zwischen dem Rahmen und den Aschkasten unter den hinteren Kuppelachsen unterbringen zu können, wurde der Langkessel relativ weit nach vorne geschoben. Im Hinblick auf die Kesselauslegung ergab sich dadurch eine leistungsfähige Konstruktion, denn die schmale, lange Rostfläche erzwang einen hohen Strahlungsflächenanteil der Feuerbüchse und vergleichsweise kurze Rohre, so dass die Garbe'schen Kessel schnell für ihre sehr gute Verdampfungswilligkeit bekannt wur-


REPRO: ARCHIV MEB

Die nebenstehende Blaupause der Schnellzuglok S 6 von 1906 zeigt die programmatisch gewordenen Garbeschen Konstruktionsprinzipien auf: Die Feuerbüchse liegt sowohl zwischen den Rahmenwangen als auch den beiden Kuppelachsen. Der Langkessel mit Rauchkammer steht weit nach vorn über. Dadurch erreichte Garbe eine thermisch günstige Kesselauslegung unter Inkaufnahme einer ungünstigen Gewichtsverteilung auf allen Achsen und langer Dampfwege.

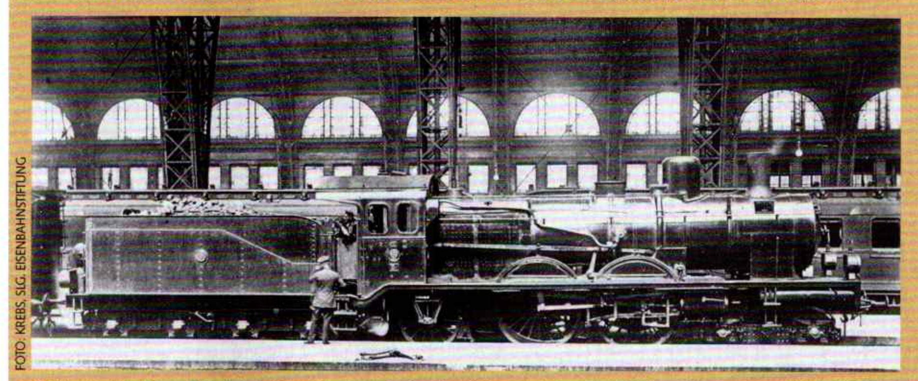
den. Ungünstig wirkte sich dieses Konzept aber auf den Gesamtaufbau aus, denn so wurden die Kuppelachsen gegenüber den führenden Laufachsen entlastet, was Zugkrafteinbußen und eher mäßige Laufeigenschaften zur Folge hatte. Der von Haus aus schlechte Massenausgleich der Zweizylinder-Bauweise tat sein Übriges. Die P 6 etwa konnte ihre projektierte Höchstgeschwindigkeit von 90km/h kaum ausfahren, so unruhig bewegte sie sich im Gleis. Es blieb daher bei 275 Lokomotiven.

Nicht viel besser sah es bei der ersten vollständig nach seinen Vorstellung konzipierten Heißdampf-Schnellzuglokomotive, der Gattung S 6, aus. Auch bei dieser

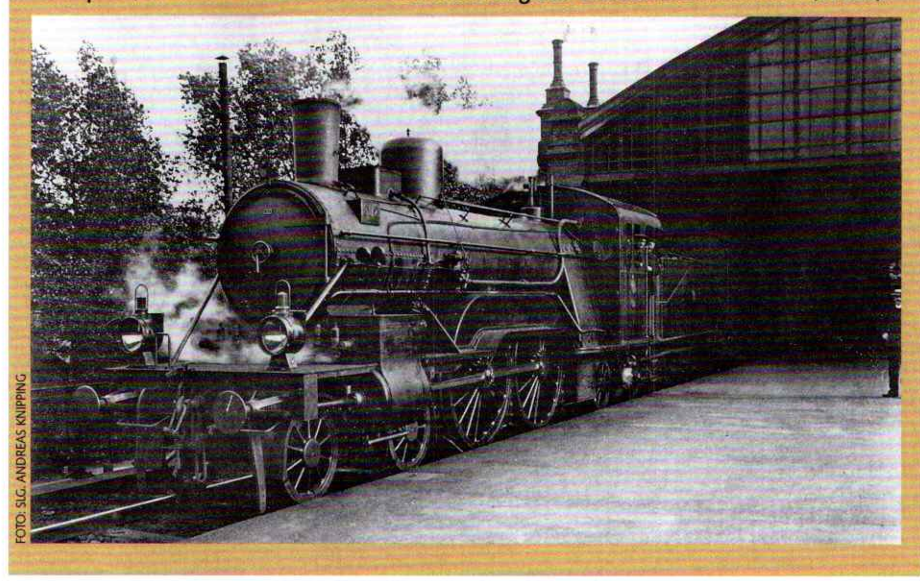
Garbes Lokomotiven waren zwiespältige Konstruktionen

waren die oben beschriebenen Baumerkmale in Reinkultur anzutreffen. Als leichter Zweikuppler mit Vorlaufdrehgestell war sie von Anfang an den Ansprüchen ihrer Zeit nicht mehr gewachsen, denn 1893 wurde der D-Zug mit vierachsigen Drehgestell-Durchgangswagen eingeführt. Diese liefen zwar deutlich leichtfüßiger als die zuvor im Schnellzugdienst verwendeten Dreiachser, aber das Zuggewicht nahm nun selbst bei kurzen Garnituren beträchtlich zu. Hinzu kam die Einführung der durchgehenden Druckluftbremse, wodurch nun viel längere Züge gebildet werden konnten. Folgerichtig führten andere Länderbahnen und ausländische Eisenbahnen, die trotz nun ebenfalls angewandter Heißdampftechnik

Trotz Garbe – Verbundlokomotiven auch in Preußen


FOTO: KREBS, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Selbst die Preußischen Staatseisenbahnen übernahmen Garbes Lokomotivbau-Philosophie nicht immer vorbehaltlos, insbesondere bei Schnellzug-Maschinen: Die S 7 „709 Erfurt" war eine Vierzylinder-Verbund-Atlantic der Bauart de Glehn, gefertigt 1903 von der Maschinenbaufabrik Grafenstaden (oben). Im Bahnhof Zoo in Berlin um 1910: Nach einem vergleichbaren Muster wurde die S 7 der Bauart Hannover als 2'B1'n4v konzipiert, ein alternativer Entwurf von Hanomag zur Grafenstaden-Bauform (unten).


FOTO: SLG. ANDREAS KNIPPING

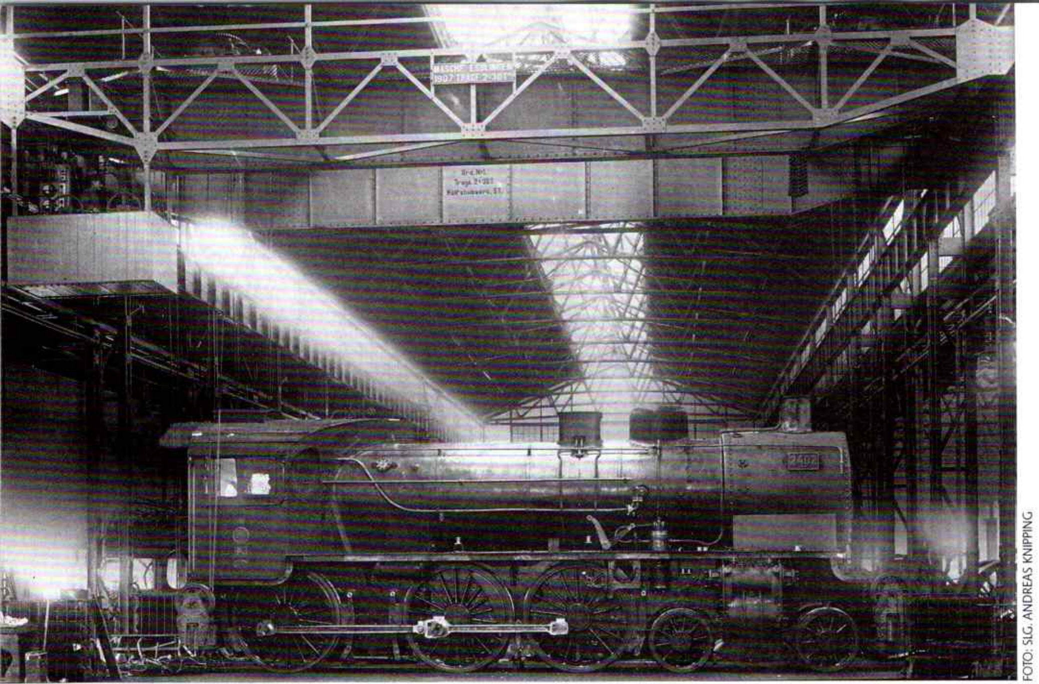


FOTO: SLG. ANDREAS KNIPPING

Als eine der ersten P 8 ist die „2402 Cassel" im Jahre 1908 in den Berliner Schwartzkopff-Werken in Bau. Das Führerhaus mit Windschneide zeugt vom kühnem Vorhaben Garbes, die späteren Personenzug-Arbeitspferde im hochwertigen Schnellzugdienst einzusetzen.

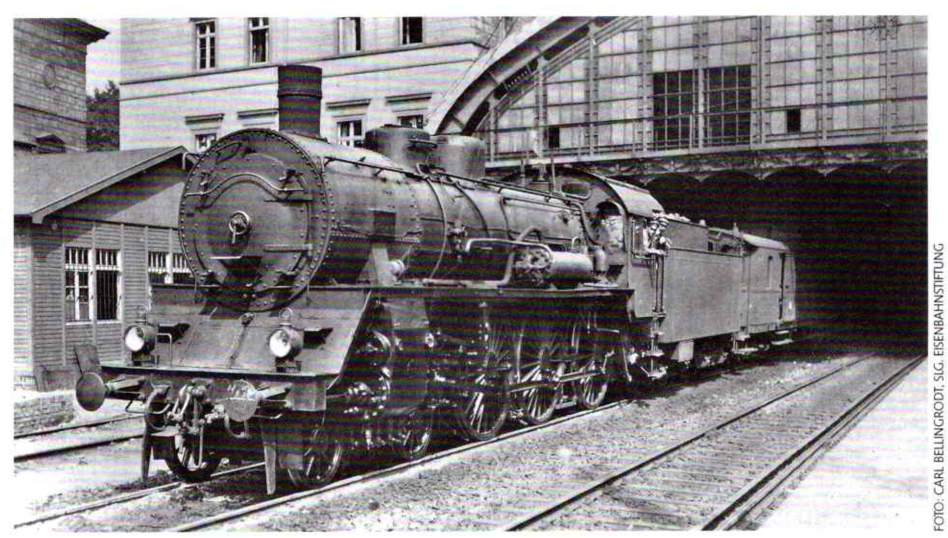
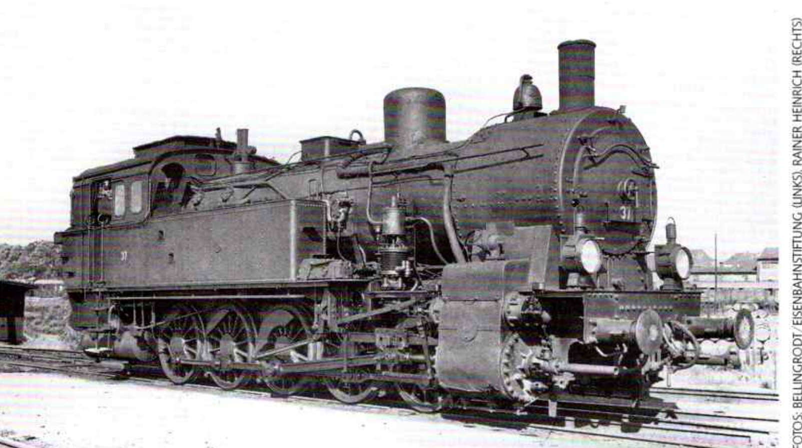


FOTO: CARL BELLINGRODT, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Ebenfalls in bewährter Achsformel 2'C ausgeführt, sollte die S 10 als „modifizierte P 8" ab 1910 endlich im Schnellzugdienst reüssieren. Ihr Vierzylindertriebwerk mit einfacher Dampfdehnung war allerdings höchst ineffizient – „1004 Münster" (17 020) im Jahre 1925.

überwiegend an der Verbundbauweise festgehalten hatten, deshalb deutlich größere Schnellzugloks ein, mit denen sich auch die Reisegeschwindigkeiten immer weiter steigern ließen. Garbe war jedoch dieses Streben nach immer schnelleren Zügen zutiefst zuwider. In Preußen durchgeführte Versuche in dieser Richtung, etwa die 1904 gebauten beiden 2'B2'-Schnellfahr-Versuchsloks der Sondergattung S 9, ein Experiment des späteren Akkutriebwagen-Entwicklers Gustav Wittfeld, wurden von ihm, wo es ging, bekämpft.

Für den schnellen Nahverkehr in Berlin ließ Garbe die Gattung T 12 entwickeln. Sie erwies sich als annehmbare Lösung für diesen fordernden Betrieb mit seinen ständigen Anfahr- und Abbremsvorgängen. Dank der flotten 1'C-Tenderloks konnten viele ältere Bauarten, die im Berufsverkehr der immer stärker wachsenden Großstädte längst überfordert waren, abgelöst werden. Der Serienbau der T 12 setzte allerdings erst 1905 ein, nachdem die Preußischen Staatseisenbahnen zunächst eine Naßdampf-Vergleichsausführung als T 11 orderte. Von dieser wurden dann, als sich die Überlegenheit der Heißdampflokomotive auch in diesem Fall gezeigt hatte, nicht einmal halb so viele Maschinen gebaut, wie von der erfolgreichen T 12, die es auf über 1000 Exemplare brachte. Die von seinem Widersacher Wittfeld als Gegenentwurf ins Spiel gebrachte T 6, eine ambitionierte 1'C1'-Tenderlok mit Dreizylinder-Naßdampf-Verbundtriebwerk, scheiterte dagegen kläglich. Robert Garbe sah sich daraufhin nur noch mehr in seiner Ablehnung der Compoundtechnologie bestätigt.





FOTOS: BELLINGRODT/EISENBAHNSTIFTUNG (LINKS), RAINER HEINRICH (RECHTS)

Die Lok 37 der Mecklenburgischen Friedrich-Wilhelm-Eisenbahn-Gesellschaft, hier am 2. Juli 1935 aufgenommen, ist eine preußische T 16. 1905 gingen diese schweren Rangier-Tenderloks in Serie.

Garbes wohl größter Misserfolg war die T 8, die ab 1906 die überalterte T 3 auf den Nebenbahnen ablösen sollte. Lok „7001 Berlin", die spätere 89 1004, gehörte dem Traditionslokpark der DR an.

Auch die erste nach Garbes Vorstellungen gestaltete Heißdampfgattung für Güterzüge, die ebenfalls ab 1902 gebaute G 8, konnte überzeugen: Die kräftige Schlepptenderlok war aus der zuverlässigen Naßdampf-Gattung G 7 hervorgegangen, mit der 1893 das Zeitalter der vierfach gekuppelten Treibachsen im preußischen Lokomotivbau einsetzte. Die G 8 kam wie die G 7 ohne Laufachsen aus, ihr Maximaltempo von 55km/h entsprach dem üblichen Niveau der Güterzüge um 1900. Freilich zeigte auch sie als „Technologieträgerin" noch die ein oder andere Schwäche. Dennoch wurden bereits rund 1000 Exemplare in Auftrag gegeben. Doch selbst sie konnte die allerletzten Zweifler noch nicht restlos von den Vorteilen des Heißdampfes überzeugen, denn als schließlich 1914 der Erste Weltkrieg begann, verlangte die preußische Militäreisenbahn die Wiederaufnahme des Baus der vermeintlich pflegeleichteren Naßdampf-Gattung G 7.

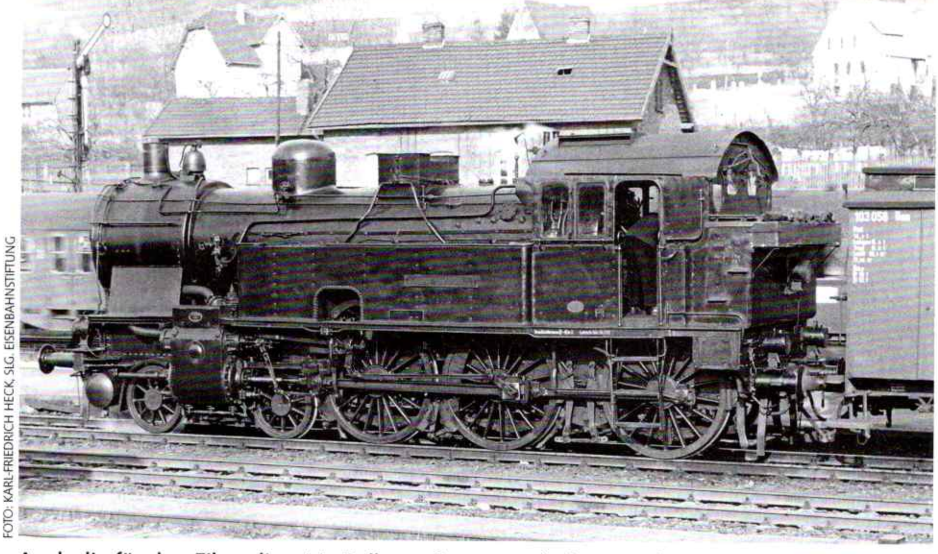


FOTO: KARL-FRIEDRICH HECK, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Auch die für den Eilzugdienst in Ballungsräumen gedachte T 10 konnte nicht überzeugen: Es blieb bei gerade einmal zwölf Exemplaren. Die frühere 76 002 überlebte als Lok 7 der Ilmebahn in Südniedersachsen immerhin bis 1963, hier 1957 in Salzderhelden fotografiert.

In Preußen entsteht der erste deutsche Fünfkuppler

Garbe verfolgte zu dieser Zeit auch die Entwicklungen des österreichischen Ingenieurs Karl Gölsdorf auf dem Gebiet seitenbeweglicher Kuppelachsen bei Dampflokomotiven. Nachdem durch Gölsdorf deren praktische Umsetzung bei vielen Lokomotiven der K.u.K-Staasbahnen erfolgreich verlief, plante Garbe eine derartige Lokomotive auch für Preußen. Sie wurde als T 16 bezeichnet und stellte als Fünfkuppler einen Meilenstein für den gesamtdeutschen Lokomotivbau dar. Eine derart große Tenderlok hatte es zuvor noch nicht gegeben. Sonderkonstruktionen, etwa die Hagans-Lokomotiven mit Kulissentriebwerk, wurden nun endgültig überflüssig.



FOTO: HERMANN MAEY, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

57 1221 auf der linken Rheinstrecke bei Bacharach, 1931. Die preußischen G 10 stellten die wohl gelungensten Güterzugloks nach Garbeschen Vorgaben dar. Im schweren Güterzugdienst auf den Magistralen waren die laufachslosen Fünfkuppler aber schnell überfordert.

Aus der T 16 ließ sich auch eine fünffach gekuppelte Schlepptenderlok ableiten, die Gattung G 10. Mit ihrer Achslast von 15,5 Tonnen konnte sie selbst auf vielen Nebenbahnen eingesetzt werden. Der Kessel war eine verlängerte und verbesserte Version des Dampferzeugers der G 8. Die ab 1910 in Serie gebaute G 10 bewährte sich auf Anhieb, so dass in 15 Jahren Bauzeit mehr als 2600 Maschinen entstanden sind.



FOTO: MICHAEL MALKE, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

92 638, an die preußischen Staatsbahnen 1912 als „7906 Stettin" geliefert, fuhr von 1971 bis 1977 bei der Erfurter Industriebahn. Sie ist eine T 13 der Bauart Union und blieb bis heute in Minden (vgl. Seite 24) erhalten. Die Naßdampf-Vierkuppler bewährten sich gut.

Noch immer nicht gelöst war allerdings die Befriedigung der Nachfrage nach einer schnellen und vor allem zugkräftigen Reisezug-Lok. Garbe schlug daraufhin den Bau



FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Auf dem Rangierbahnhof Gremberg im Süden Kölns prägte die G 8^{1} über Jahrzehnte den Verschiebedienst. Hier fasst Lok 55 4220 am 1. Juni 1968 gerade Wasser. Von der G 8^{1}, der schwereren Variante der ursprünglichen G 8, wurden über 5000 Exemplare gebaut!

einer um eine Kuppelachse verlängerten S 6 vor, die den Kessel der G 10 erhalten sollte: Die P 8 entstand. Doch auch diese spätere Lok-Legende drohte zunächst zum Fehlschlag zu werden, denn die von Garbe angedachte Verwendung auch im Schnellzugdienst konnte diese Lokomotive nicht erfüllen. Statt den geplanten 110 km/h lief auch diese Gattung bei gut 90 km/h schon recht unruhig. Für den reinen Personenzugdienst reichte dies und ihre Leistung von 1200 PS aber aus. Die ersten P 8, noch mit windschnittigen Führerhäusern versehen, wurden zwar schon ab 1906 gebaut, doch erst nach einigen Anpassungen an ihren richtigen Verwendungsbereich setzte die P 8 dann dazu an, mit 3500 Maschinen

Der große Erfolg der P 8 zeichnete sich erst später ab

eine der erfolgreichsten deutschen Personenzugloks aller Zeiten zu werden. Überhaupt waren es oft erst die überarbeiteten Ausführungen der Garbe-Loks, etwa die G 8^{1} und T16^{1}, die wirklich überzeugten.

Daneben entstanden unter Garbes Regie noch zwei Tenderloks, die als Lokomotive gewordene Verkörperungen seiner eigensinnigen und selbst von der damaligen Fachwelt schon längst widerlegten Ansichten gelten können: Der Heißdampf-Dreikuppler T 8 sollte die längst veraltete T 3 im Nebenbahndienst ablösen, aber die für stolze 60 km/h ausgelegte Lok wies selbst bei niedrigsten Fahrgeschwindigkeiten einen derart unruhigen Lauf auf – der Preis 1350 mm messender Treibräder bei einer Lok ohne Laufachsen –, dass der angedachte Zweck für sie ausscheiden musste. Die Eisenbahndirektionen plädierten lieber für die T 9^{3}, eine verkleinerte Version der T 11 für Nebenbahnen und wie diese eine Naßdampflok. Die 100 gebauten T 8 konnten selbst im Rangierdienst nur wenig befriedigen, zu unausgewogen war die Konstruktion geraten. Und für den Personenverkehr auf kurzen Distanzen schlug Garbe die geradezu absurde T 10 vor, eine aus der P 8 abgeleitete 2'C-Tenderlok. Bei der T 10 kulminierten alle negativen Eigenschaften früherer Garbe-Konstruktionen, Resultat war die vor allem bei Rückwärtsfahrt ausgesprochen schlechte Führung im Gleis. Es blieb daher bei den 1909 gelieferten zwölf Loks, die bei den Personalen geradezu gefürchtet waren. Die von der der Staatsbahndirektion vorgeschlagenen Achsfol-

FOTO: JOACHIM CLAUS, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Ebenfalls erst in verstärkter Ausführung, als T16^{1}, wurden die großen Fünfkuppler-Tenderloks ein Erfolg, den aber Garbe nur noch aus dem Ruhestand erlebte. Bis in die 1970er-Jahre waren die T16^{1} bei DB und DR unverzichtbar, wie hier 94 1292 auf den Steilstrecken des Thüringer Waldes bei Suhl-Friedberg im April 1972.

gen 1'C2' oder 2'C1' unter Verwendung des längst bestens bewährten Lenkgestells des bayerischen Lokomotivbauers Richard von Helmholtz wurden von Garbe mit dem Argument ausgeschlagen, dass das Krauss-Helmholtz-Laufwerk nur Spurkränze und Schienenflanken bei Kurvenfahrt schädigen würde. Da jedoch das Gegenteil der Fall war, würde man heute wohl von „alternativen Fakten" sprechen.

Dennoch blieb Garbes Nimbus bis zur Pensionierung 1912 ungebrochen. Erst sein Nachfolger Hinrich Lübken ermöglichte dann den Bau von Lokomotiven wie der 2'C2'-Tenderlok T 18, die Garbes positive

Robert Garbe war von sich und seiner Arbeit überzeugt

Kreationen wie die leistungsfähigen Kessel mit neuen Baugrundsätzen kombinierten. Doch dies ist eine andere Geschichte.

„Glaube an die Sache, der du dienst", lautete Robert Garbes Wahlspruch; ein Zitat des Schriftstellers und Garbe-Zeitgenossen Ernst von Wildenbruch, aufgeführt im Vorwort des vom pensionierten Dezernenten persönlich verfassten Fachbuches „Die Dampflokomotiven der Gegenwart", welches 1920 erschien. Ein wahrlich passender Leitspruch für einen Ingenieur, der trotz aller Widersprüche von der Richtigkeit seines Handelns und Wirkens stets überzeugt war. In Form von musealen Lokomotiven wird die Erinnerung an ihn bis heute wach gehalten. □ *Alexander Bergner*



FOTO: WILL A. REED, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Die P 8 mit der Nummer 38 3789 war im Laufe ihrer fast 50 Jahre währenden Einsatzzeit von 1922 bis 1970 nur an der Ostseeküste in den Betriebswerken Rostock und Güstrow beheimatet. Am 2. Juli 1968 steht sie im Hauptbahnhof von Rostock zur Abfahrt bereit.



FOTO: WOLFGANG BÜGEL, SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

Nachdem in den 1960er-Jahren der Dampfbetrieb bei der Berliner S-Bahn endgültig endete, gelangte die T 12 oft noch in den Rangier- und Nebenstreckendienst. Die Reichsbahn-Traditionslok 74 1230 überstand auch dies. Hier zieht sie den Sonderzug P 21521 am 26. Februar 1982 auf der Schwarzatalbahn bei Obstfelderschmiede.



Am 15. Februar 1975 hieß es endgültig Abschied nehmen von der letzten P 8 der Bundesbahn: Es galt für 038 772, einen voll besetzten Sonderzug durch die Lüneburger Heide zu befördern, hier bei Fallingbostel in schönster Wintersonne aufgenommen. Sie wurde extra dafür nochmals unter Dampf gesetzt, denn offiziell gab sie schon am 31. Dezember 1974 ihre letzte Vorstellung in ihrer langjährigen Heimat Baden-Württemberg.

FOTO: ULRICH BUDDE



FOTO: URS DIENER

Welche Lokomotiven erinnern bis heute an die Garbe-Epoche?

Ganz streng betrachtet, müsste die Antwort in diesem Falle lauten: Dutzende! Aber dies ist nicht der Punkt, denn viel interessanter ist doch die Frage, welche Museumsloks sich wirklich im authentischen Erscheinungsbild der Garbe-Ära präsentieren, die noch dazu in den letzten Jahren auch mal unter Dampf stehend bewundert werden konnten. Und dann wird das Ganze doch sehr überschaubar, wobei es sich dafür um richtige Juwelen unter den erhaltenen Dampflokomotiven handelt! Schon vor fast 40 Jahren gelang es dem Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein, eine echte G 8 zurück nach Deutschland zu holen und 1993 wieder in Betrieb zu nehmen. 80 Jahre zuvor gebaut, leistete sie die längste Zeit ihres Lokomotivlebens in der Türkei gute Dienste. Die nun als „4981 Mainz" bezeichnete Lok, die ursprünglich als „4981 Münster" an die Preußischen Staatseisenbahnen geliefert wurde, besitzt seit gut zehn Jahren leider keine Fristen mehr (rechts unten). In Privateigentum befindet sich dagegen die P8 „2455 Posen" (rechts oben) von 1919. Sie verbrachte ebenfalls die meiste Zeit ihres bisherigen Daseins außerhalb Deutschlands, und zwar in Rumänien. 2001 wurde die bei der CFR als 230.094 bezeichnete Maschine zurückgeholt und entführt die Sonderzug-Fahrgäste seit 2007 wieder in die Zeit der Länderbahnen. Wer gleich einen kompletten Personenzug der Preußischen Staatseisenbahnen sucht, wird bei der Museumseisenbahn Minden fündig: Dort stehen für die Bespannung der hübsch restaurierten hölzernen Plattformwagen die mittig abgebildete „7512 Hannover", eine T 11, und die links unten zu sehende „7906 Stettin", eine T 13, die beide von der Union-Gießerei in Königsberg 1908 beziehungsweise 1912 gebaut wurden, bereit. Allerdings sind auch diese beiden Lokomotiven derzeit kalt abgestellt. Als Ergänzung arbeiten die Mindener daher gerade eine T 9^3 von 1907 auf – ein respektables Vorhaben!



FOTO: ADRIAN SCHÜTTE





FOTOS: JUSTIN GRAMMANN (LINKS), THOMAS HAIN (RECHTS)

Vom urigen Fischhändler aus bot sich am 29. Juni 2019 der Blick auf das in die Jahre gekommene Brückenbauwerk. Gerade wird sie vom VT 643 der NEB überquert.

FOTOS (5): VOLKER EMERSLEBEN

Etwa 80 Kilometer östlich von Berlin wird bei Küstrin-Kietz die Oderquerung neu gebaut, damit die Ostbahn in die Zukunft fahren kann. Zum Einsatz kommen neueste Bauverfahren.

Hightech-Brücke

Großer Bahnhof vor 30 Jahren in Kietz, festlich gekleidete Leute, prima Stimmung auf dem Bahnsteig: Nach 46 Jahren rollte am 14. Juni 1991 wieder ein Personenzug von Deutschland aus auf der Ostbahn ins polnische Küstrin (Kostrzyn nad Odra). Von Seiten der brandenburgischen Politprominenz kam Innenminister Alwin Ziel zu diesem Festakt. Gezogen von 112 705 rollte der geschmückte Zug die wenigen Kilometer nach Polen. Die Stadtfestspiele in Küstrin machten es möglich, jedoch nur drei Tage lang. Ansonsten befuhren vereinzelte Güterzüge die zweigleisige Strecke über die Oder.

Die Ostbahn hat ihren Ursprung im 19. Jahrhundert. Neben militärstrategischen Gründen der preußischen Armee



Der Eröffnungszug steht im Turmbahnhof von Kostrzyn nad Odr (Küstrin) am 14. Juni 1991 zur Rückfahrt nach Kietz bereit.



Feierlich wird 1991 nach 46 Jahren der erste Personenzug nach Polen am Kietzer Bahnhof abgefertigt.

entstand der Wunsch nach einer Eisenbahnverbindung von Berlin bis zur russischen Grenze auch zur Erschließung der strukturschwachen pommerschen und ostpreußischen Gebiete. Die Königlich Preußische Ostbahn errichtete man in mehreren Etappen: Die letzten 64 Kilometer von Gusow über Strausberg nach Berlin gingen am 1. Oktober 1867 in Betrieb. Schnell zählte die Ostbahn zu den wichtigsten Eisenbahnmagistralen Europas und war eine der Hauptachsen des Ost-West-Verkehrs. Der D1 Berlin – Königsberg – Eydtkuhnen und der legendäre Luxuszug „Nord-Express" waren hier in ihrer Blütezeit bis zum Ersten Weltkrieg unterwegs. Eine neue Bedeutung bekam die Strecke durch die Entstehung des polnischen Korridors 1919 als wichtige Transitverbindung zu den Exklaven in Ostpreußen. Am 22. Januar 1945 war Schluss: Der letzte reguläre Zug rollte von Königsberg nach Berlin. Danach änderte sich der Status der Oder . Sie bildete nun die Grenze zwischen dem Bereich der Sowjetischen Besatzungszone und Polen. Das zweite Gleis wurde abgebaut und die Bedeutung der Strecke ging auch durch den fehlenden Personenverkehr über den



Um Kosten zu senken, wollte DB Regio den Betrieb von lokbespannten Zügen auf Triebwagen umstellen. So kam 624 638 am 6. Dezember 1999 für Testfahrten nach Küstrin.

Grenzfluss stark zurück. Ein Dornröschenschlaf begann. Die Strecke von Berlin über Frankfurt (Oder) in Richtung Warschau war eindeutig im Vorteil, sie wurde als Magistrale ausgebaut und auch umfassend genutzt.

Regionalverkehr wird immer wichtiger

Aus der Aktion im Juni 1991 folgte elf Monate später der reguläre Betrieb. Berlin war für viele Polen zu einem attraktiven Arbeitsort geworden und auf polnischer Seite lockten Angebote die Tagestouristen.

Am 10. Dezember 2006 übernahm die Niederbarnimer Eisenbahn (NEB) den Regionalverkehr von DB Regio. Zum Einsatz kommen seitdem Triebwagen des Typs Talent, Baureihe 643, und seit gut fünf Jahren auch zweiteilige Pesa Link, Baureihe 632. In den letzten Jahren erfuhr die Infrastruktur eine umfassende Modernisierung und wurde dabei auch mit einem elektronischen Stellwerk ausgestattet. Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg konnte auf dieser Basis ein attraktives Nahverkehrsangebot bestellen. Doch eine Fahrleitung und der zweigleisige Ausbau im ge-

Ein Ponton, mit einem Modular Support System ausgestattet, ist Stütze für 360 Tonnen entkernte Brücke. Das Bauwerk wird zum westlichen Ufer abtransportiert. Die anderen Bauteile wurden auf einer künstlich angelegten Insel vor Ort zerlegt.



Self Propelled Modular Transporters (SPMTs) sind millimetergenau per Fernbedienung steuerbar. Sie haben gerade an Land eine der alten Brücken aufgenommen.



FOTOS (5): VOLKER EMERSLEBEN

Die Brücken werden an Land mit Schneidbrennern zerlegt. Über eine Schrottauktion wird der Stahl der Verwertung zugeführt.

samten Verlauf zwischen Berliner Ostkreuz bis ins Oderbruch und über die Grenze hinaus fehlen weiterhin.

Ein kleiner Bus in NEB-Farben wartet derzeit auf Fahrgäste am Bahnhofsvorplatz in Küstrin-Kietz, um sie nach Polen zu bringen. Dieser Schienenersatzverkehr (SEV) ist seit Ende 2020 erforderlich, um das Kernstück der Strecke, die Querung der Oderflut und der Oder, komplett zu erneuern. Für das alte, genietete Brückenbauwerk, teilweise mit Teilen der Karniner Brücke nach dem Zweiten Weltkrieg repariert, war eine Sanierung nicht wirtschaftlich.

„Poseidon sei gepriesen – Danke für 1,18 m Wasser unterm Kiel! Wir schwimmen am 1. November 2021 aus." Endlich konnte Hartmut Schreiter, Projektleiter für die Oderquerung in Küstrin-Kietz, diese E-Mail an die schon lange in den Startlöchern stehenden Firmen senden. Denn Poseidon, der Gott des Meeres in der griechischen Mythologie, hatte die wilde Oder im Osten Brandenburgs bisher nicht wie gewünscht im Griff: Wochenlanges Niedrigwasser war an der Tagesordnung. Was dann folgte, war das Werk wahrer Spezialisten.

Arjan Bossers, Projekt-Manager der niederländischen Firma Wagenborg Nedlift, gibt letzte Anweisungen an seine Mitarbeiter oben am Brückenlager und unten auf dem Ponton. Die stromabwärts liegende Stahlbrücke soll heute mittels einer Spezialkonstruktion Zentimeter für Zentimeter von Ost nach West über das fließende Wasser bewegt werden. Nach dem „Go" der Statiker beginnt ein präzises Zusammenspiel von vertikaler und horizontaler Verschiebung über Land und Wasser. Den anwesenden Pressevertretern erklärt Bossers die Ausschwimmoperation, bei der eine Vielzahl von Geräten zum Einsatz kommen: ein 250-Tonnen-Pressensystem, ein Verschubsystem, das Modular Support System und Self Propelled Modular Transporters (SPMTs), die sich Tausendfüßlern gleich per Fernbedienung bewegen. Einen Tag später folgte Strombrücke Nummer Zwei. Der Rückbau dieser Teile war Voraussetzung, damit der Neubau starten konnte.

Es ist 10 Uhr am 16. November 2021, das Wetter zeigte sich herbstlich grau und leicht feucht, die Stimmung ist dennoch wieder gut; nach 30 Jahren erneut ein „Großer Bahnhof" an der Oder. DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla gibt mit Hugo Gratza vom Bundesverkehrsministerium, Brandenburgs Ministerpräsidenten Dietmar Woidke und Jakub Kapturzak, Abteilungsleiter im polnischen Ministerium für Infrastruktur, den Startschuss.

Das Besondere an der neuen Netzwerkbogenbrücke ist, dass die Tragseile, ge-

Die neue Oderbrücke wird mit 120 km/h befahrbar sein. Auf der alten waren zum Schluss nur noch 30 km/h möglich.

FOTO: DBAG



Der symbolische Start für die erste Bohrung – 33 Meter tief wird das Loch und trägt später einen Pfeiler für ein Widerlager.



Laut Dietmar Woidke, Ministerpräsident Brandenburgs, rücken Polen und Deutschland mit der neuen Brücke näher zusammen.

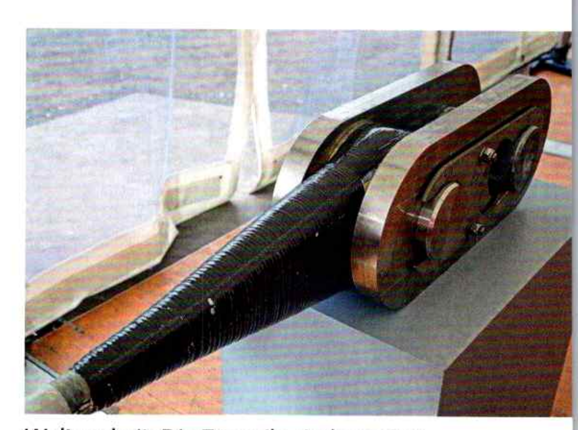
nannt Hänger, aus Carbon gefertigt sind – das ist weltweit einzigartig. Das Hightech-Material ist im Vergleich zu Stahl ein deutlich leichterer Werkstoff. Die innovative Bautechnik ermöglicht eine besonders schlanke, materialsparende und umweltfreundliche Konstruktion. 260 Meter lang

Verbindungen von Polen bis China

wird das Bauwerk einmal sein und soll Ende 2022 vollendet werden. Der Bund investiert rund 65 Millionen Euro in die neue Oderquerung. Entworfen wurde die preisgekrönte Brücke von Schüßler-Plan Berlin und Knights Architects aus London.

Laut Ministerpräsident Woidke ist das neue Brückenbauwerk ein Beleg, dass Deutschland und Polen ein Stück weit näher zusammenrücken. „Denn je vielfältiger und selbstverständlicher unser Zusammenwachsen in der Grenzregion, desto leistungsfähiger müssen die Verkehrswege sein, um die Menschen zu verbinden", so Woidke. Aber auch nach Fertigstellung der neuen Oderquerung bleibe noch viel zu tun. „Das Ziel von Brandenburg, Berlin und der Wojewodschaft Lubuskie bleibt, dass die stark nachgefragte Bahnverbindung Berlin – Küstrin einmal durchgehend elektrifiziert und zweigleisig mit Tempo 160 befahren werden kann", betonte er. Dafür wolle er sich auch als Polen-Koordinator der Bundesregierung einsetzen.

Bevor die Brücke Ende 2022 in Betrieb gehen kann, bleibt weiter spannend, ob die Witterung im Winter die Bauarbeiten einschränkt. Die Brücke ist ein Puzzleteil an einer geschichtsträchtigen Strecke mit großen Perspektiven: Das Projekt „RailBLu" – grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote



Weltneuheit: Die Tragseile sind aus Carbon. Ihre Enden münden in diesen Anschlussbauteilen aus Stahl.

des VBB gemeinsam mit polnischen Partnern sowie der EU – und die Strecke als Teil des Schienenwegs zwischen Europa und China – bekannt als „Neue Seidenstraße" – seien genannt. □ *Volker Emersleben*

FOTO: MAN-ARCHIV, SAMMLUNG DB MUSEUM

Seltenes Farbdokument: Der VT 92 501 während seiner Abnahmefahrt im Februar 1951 im Bahnhof Neukirchen bei Sulzbach-Rosenberg.

Wenige Jahre nach Kriegsende wurde mit dem Experimental-Fahrzeug VT 92 501 bei der Deutschen Bundesbahn der Grundstein für eine völlig neue Triebwagen-Generation gelegt.

Der Kartoffelkäfer

Gar nicht mal so wenige Exoten und Einzelstücke sind im Laufe von über 175 Jahren deutscher Eisenbahngeschichte entstanden. Während einige schnell in Vergessenheit gerieten, wurden andere zu Legenden auf Schienen. Und dann gibt es noch die Gruppe dazwischen: Raritäten, die zwar hinsichtlich ihrer technologischen Bedeutung für den Fortschritt bei der Bahn die größte Aufmerksamkeit verdient hätten, die jedoch immer ein wenig unbeachtet ihren Dienst in besonderen Aufgabenbereichen verrichteten: Der VT 92 501 der DB ist dafür ein gutes Beispiel, dabei könnte seine Geschichte nicht spannender sein.


FOTO: HERMANN MAEY, SAMMLUNG EISENBAHNSTIFTUNG

Der VT 872 von 1932 (links, mit Steuerwagen) diente dem VT 92 501 als Umbau-Basis.

Sie beginnt 1949 mit dem Wunsch der gerade erst neu entstandenen Deutschen Bundesbahn, über einen Technologieträger für die künftige Entwicklung von Dieseltriebfahrzeugen mit hydraulischer Kraftübertragung zu verfügen, insbesondere für schnellfahrende Triebwageneinheiten. Die Schnelltriebwagen der Vorkriegs-Reichsbahn besaßen noch überwiegend die einfachere dieselelektrische Kraftübertragung.

Auf dem Weg in die Epoche der Hydraulik

Die DB entschied sich wegen des besseren, also niedrigeren Leistungsgewichts, der höheren Gesamteffizienz und des geringeren Verbrauchs dazu, in Zukunft nur noch Dieseltriebfahrzeuge mit Hydraulikgetriebe zu beschaffen – eine Vorgabe, die bis zum Ende der Bundesbahn-Ära 1993 unverändert Bestand hatte. Heute gilt dank Drehstromtechnik die elektrische Kraftübertragung wieder als überlegen.

Davon war man aber so kurz nach dem Zweiten Weltkrieg noch weit entfernt. Da das Geld für einen kompletten Neubau fehlte, wurde der 1932 gebaute Dieseltriebwagen mit der Nummer 872 als Basis für einen kompletten Umbau herangezogen. Dafür wurde der Aufbau des dieselelektrischen Reichsbahnfahrzeugs komplett entfernt. Im Wesentlichen blieb der Rahmen übrig, die Drehgestelle wurden den neuen Bedingungen angepasst. Entgegen der ursprünglichen Planung blieb es bei einem angetriebenen Drehgestell, der Dieselmotor sollte weiterhin auf dem vorderen Drehgestell mit dem längeren Achsstand (3900 Millimeter gegenüber 2600 Millimetern beim Laufdrehgestell) sitzen. So bot sich die Möglichkeit, verschiedene Motor- und Getriebebauarten in nur einem einzigen Fahrzeug zu erproben, die dann in den Serienfahrzeugen der DB zur Anwendung kommen sollten.

Ebenfalls vollkommen neuartig war die Formgebung: Die aerodynamisch günstige spährische Kopfform kam in Frage, da sich gekrümmte Bleche in großer Zahl nun günstig durch Pressverfahren herstellen ließen. Das Beispiel des aufgrund seiner rotbraun-orangenen Ablieferungs-Farbgebung bald „Kartoffelkäfer" genannten Triebwagens sollte in Form der „Eierköpfe" wie VT 08[5], VT 12[5] und weiteren Wirtschaftswunder-Triebzügen der DB schnell Schule



Ebenfalls von 1951 stammen die Bilder aus dem noch spartanisch eingerichteten Inneren.



Über den neuartigen Triebwagen wurde offensichtlich gleich an Ort und Stelle diskutiert.

FOTOS (2): MAN-ARCHIV, SAMMLUNG DB MUSEUM



Im Eilzugdienst: 1956 wurde der VT 92 501 beim Verlassen des Nürnberger Hauptbahnhofs kurz vor der Flussquerung auf der rechten Pegnitzstrecke nach Lauf und Hersbruck angetroffen. Im Hintergrund grüßt das Scharrer-Schulhaus in Gleißhammer.

FOTO: RICHARD SCHATZ, SAMMLUNG WOLFGANG LÖCKEL

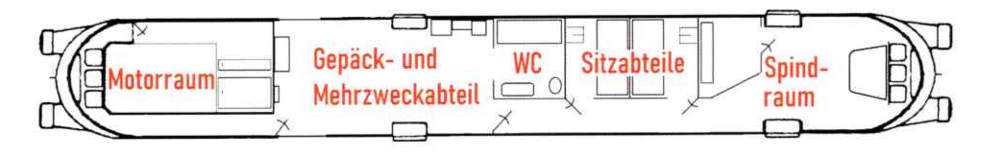


Während seiner Zeit als Schlepptriebwagen für Überführungen: Das nun EDV-gerecht als 692 501 bezeichnete Fahrzeug zieht am 15. Mai 1977 einen TEE-Zwischenwagen durch Lehrte.

FOTO: WOLF-DIETMAR LOOS

VT 92 501 der Deutschen Bundesbahn

Raumaufteilung im letzten Betriebszustand und als Museumsfahrzeug



machen. Am 16. Oktober 1951 wurde das in den Nürnberger Werkshallen der MAN gefertigte Fahrzeug abgenommen. Die folgenden fünf Jahre sollte es nun als Experimentalfahrzeug dienen. 1956 lief dann das erste Triebzug-Beschaffungsprogramm der Bundesbahn in Form der „Eierköpfe" aus, womit die Zeit als Technologieträger für den VT 92 501 zu Ende ging. Ein neuer Verwendungszweck wurde schnell gefunden: Nun ganz in purpurrot lackiert, zog er zunächst Eilzüge nach Amberg und Furth im Wald. Bald darauf stellte sich der Überführungsdienst von Schienenfahrzeugen zum Ausbesserungswerk Nürnberg als das perfekte Einsatzgebiet für den Einzelgänger heraus, nachdem eine an die damaligen Gepäckwagen angelehnte Inneneinrichtung in den zuvor weitgehend leer gelassenen Triebwagen eingebaut und eine Triebwagenseite mit Haken- und auch Scharfenbergkupplungsadaptern ausgerüstet wurde. 1966 wurde die Farbgebung mit der grauen Fensterbinde den gewöhnlichen „Eierköpfen" angepasst. Seit 1968 computergerecht als 692 501 bezeichnet, kam er als Schlepptriebwagen, zuletzt mit einem 1000PS-Motor der Bauart MD 650 aus

Ein wertvoller Zeitzeuge der Technikgeschichte

MTU-Produktion versehen, auf dem gesamten Netz der DB zum Einsatz. Erst am 17. August 1978 erfolgte die z-Stellung und zum Jahresende die Ausmusterung dieses wohl außergewöhnlichsten Triebwagens im Bestand der Bundesbahn.

Glücklicherweise konnte er im Laufe der Zeit an verschiedenen Orten hinterstellt und somit für die Nachwelt bewahrt werden. Eine Gruppe engagierter Eisenbahnfreunde hat sich das Ziel gesetzt, den VT 92^5 dauerhaft zu sichern. □ *A. Bergner*

Seit gut zehn Jahren arbeitet eine Gruppe Aktiver den VT 92 501 wieder fachgerecht auf. Er fand in Niedersachsen eine neue Heimat.

FOTO: ARNE VON KNEBEL

Erinnerungen & Ergänzungen

Betrifft: „100 Jahre Krokodil ...", Heft 11/2021

Der Artikel über die RhB-Ge 6/6 I weckte bei mir Jugenderinnerungen. Meine Familie machte relativ oft Ferien in Graubünden, was mir Gelegenheit gab, die RhB-Strecken zu erkunden. Einmal bestieg ich in Thusis den mit einem Krokodil bespannten Stückgut-Güterzug ins Engadin, der, wie auf Seite 18 abgebildet, als GmP einen vierachsigen Personenwagen mit offenen Plattformen mitführte. Die Fahrt dauerte zwar eine gefühlte Ewigkeit, dafür gab es auf jeder Station interessante Rangiermanöver zu beobachten. Ein andermal bestieg ich ebenfalls in Thusis mit einem Kollegen am frühen Morgen den Schnellzug nach St. Moritz. In Samedan wechselten wir in den Anschluss nach Pontresina, um dort in einen Zug der Berninalinie umzusteigen. Dieser bestand wie damals üblich aus zwei Trieb-, einem Personenwagen und war zusätzlich bis zur Grenzlast mit vierachsigen, beladenen Stammholzwagen ausgelastet. Diese Fuhren waren immer ein Erlebnis, vor allem die Talfahrt auf der 70-Promillerampe ab Ospizo nach Poschiavo. In Campocologno verließen wir den Zug und nutzten die Pause bis zur Rückfahrt, um uns im Ristorante Stazione zu stärken. Dazu gehörte auch ein Glas Veltliner, das dafür sorgte, dass die Rückfahrt wortwörtlich im Schlaf verging. Dass wir keine 16 waren, sei auch angemerkt. Damals nahm man es mit Alkoholausschank an Jugendliche nicht so genau wie heute.

Dennoch möchte ich noch auf einen Fehler im Beitrag hinweisen: Die Legende zum unteren Bild auf Seite 18 ist nicht korrekt: Die beiden Formsignale sind keine RhB-Signale, sondern mechanische Rangiersignale, die zum damaligen elektromechanischen Stellwerk Bauart O&K des Bf Chur gehörten. Diese im Eisenbahnerjargon als Sägebock bezeichneten Signale dienten dazu, Rangierfahrten zu verbieten oder zu erlauben. Die Stellung, die ein Kreuz zeigt, bedeutet Rangierverbot. Befanden sich beide Flügel in senkrechter Stellung, waren Rangierfahrten erlaubt. Das Stellwerk wurde mittlerweile durch ein Estw Simis W ersetzt. Dieses hat noch eine Besonderheit: In Landquart kreuzt die RhB-Verbindung zur Aroserlinie die SBB-Gleise. Bei Fahrten über diese Verbindung muss auch die Fahrdrahtspannung auf die 11 kV der RhB umgeschaltet werden. Dies wird über einen Weichenantrieb bewerkstelligt, welcher den Fahrleitungsschalter antreibt. Mit dieser Lösung konnte ohne teure spezielle Bauteile eine sichere Rückmeldung ans Stellwerk erreicht werden, die anzeigt, dass nicht nur die Fahrstraße gestellt, sondern auch die Fahrleitungs-Spannung für die jeweilige Fahrstraße korrekt ist.

Rolf Schenk, E-Mail

Nicht genug

Betrifft: „Design!", Heft 12/2021

Jeden Monat aufs Neue freue ich mich über die interessanten Artikel und Abbildungen in ihrem Magazin. Leider war in Heft 12 auch ein Wermutstropfen für mich dabei: Der Artikel über die Bahn-Ausstellung in Nürnberg wurde recht stiefmütterlich abgehandelt. Dabei ist das Thema Design doch hochspannend. Da hätte ich mir einen ausführlicheren, reich illustrierten Artikel gewünscht. Das Thema würde das gewiss hergeben. Vielleicht besteht ja die Möglichkeit einer ausführlichen Berichterstattung in einem der nächsten Hefte.

Jürgen Schmidt, E-Mail

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
INFANTERIESTR. 11A
D-80797 MÜNCHEN

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Gedenken

Betrifft: „Die Katastrophe von Aitrang", Heft 12/2021

Von 1967 bis bis April 1984 war ich in Dresden glücklicher Besitzer eines Modelleisenbahner-Abos. Man konnte das jeweils neue Heft kaum erwarten und wartete monatlich genauso gespannt, wie der Vater als Abo-Besitzer der Zeitschrift „Der deutsche Straßenverkehr" auf sein Heft. Beides am Zeitungskiosk zu erhalten, war fast aussichtslos. Meine Hefte ließ der Vater zu meiner Freude (die Hälfte musste ich bezahlen) immer fachmännisch zu Jahrbüchern binden. Diese überstanden sogar die Ausreise. Aber nun zum Betreff: Ich glaube mich noch sehr gut erinnern zu können, dass damals im Jahr 1971 oder 1972 auch im Modelleisenbahner über das Geschehen in Aitrang berichtet wurde. Natürlich unter einer gewissen ideologischen Sichtweise. Es waren eben die Zeiten. Ab und zu fahre ich mit der Bahn zwischen München und Immenstadt. Jedesmal wenn es durch die Kurven bei Aitrang geht, gedenke ich dieses Unglücks.

Hans-Kersten Lesk, E-Mail

Mehr davon

Betrifft: „Bahnwelt aktuell", Heft 12/2021

Ich habe beim Lesen ein falsch beschriftetes Bild festgestellt: Auf Seite 6 ist der DLM-Fuhrpark vor dem Depot in Schaffhausen abgebildet und nicht in Winterthur. Es wurde im Laufe des Jahres renoviert und neu gestrichen. Ich arbeite im Gebäude links hinter dem Depot mit der roten Fassade und habe freie Sicht auf das Bahnareal.

Mauro Zecchetto, E-Mail

Gefunden!

Betrifft: „Austro-Sächsin", Heft 10/2021

Nachdem ich die Bilder der 2091 bei Gmünd sah, guckte ich in meiner bescheidenen Sammlung nach und fand in der Tat die



2091.12. Im Juli 1974 erhielt die Maschine eine Ausbesserung in St. Pölten und wurde danach zurückgeschickt. Viele Grüße aus Holland.

B. P. Wentink, E-Mail



FOTOS (2): GEORG TRÜB

Die Beschaffung der Triebzüge des Typs ABe 4/16 „Capricorn" ist die bislang größte Fahrzeugbestellung der Rhätischen Bahn. Mit den modernen Stadler-Triebzügen sollen auch neue Angebote ermöglicht werden.

Im Zeichen des Steinbocks

Den Namen für ihre neuen Triebzüge des Typs ABe 4/16 ermittelte die Rhätische Bahn (RhB) in einem öffentlichen Wettbewerb. Über 1800 Personen stimmten ab und entschieden, dass die Fahrzeuge nach dem Wappentier des Kantons Graubünden benannt werden: dem Steinbock, der auf Rätoromanisch „Capricorn" heißt.

Die neuen Triebzüge werden über 100 alte Fahrzeuge mit einem Durchschnittsalter von über 30 Jahren ersetzen. Bei der RhB laufen die ABe 4/16 auch unter dem Namen „Retica-30-Flügelzüge" (RTZ), welcher sich vom RhB-Projekt „Retica 30" zum Angebotsausbau ableitet. Wesentliche Bestandteile des Retica 30-Programms sind die Einführung eines Halbstundentaktes sowie umsteigefreie Verbindungen. Außerdem erfüllen die RTZ-Züge auch neue Vorgaben zum barrierefreien Zugang für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste.

Stadler war der einzige Bewerber für den Auftrag

Die „Steinböcke" wurden im Jahr 2015 ausgeschrieben und bereits am 30. Juni 2016 wurde in Zürich der Vertrag über die Bestellung von 27 RTZ von RhB-Direktor Renato Fascati und dem Besitzer und CEO der Stadler Rail AG Group, Peter Spuhler, in Zürich unterzeichnet. Kein anderer Triebfahrzeughersteller bewarb sich damals für diesen Auftrag.

Bereits ein halbes Jahr später löste die RhB ihre erste Option ein und bestellte weitere neun Triebzüge, was die Gesamtbestellung auf 36 Fahrzeuge erhöhte. Die



Zwei „Capricorn“-Garnituren passieren am 15. Dezember 2020 den den Schmittentobelviadukt. Jeder Triebzug soll den Namen eines Graubündener Gipfels tragen, wie etwa RTZ-Nr. 3111, der den Namen des 3387 Meter hohen Piz Ela trägt.

Bündner Regierung stimmte diesem Kauf zu, weil sich sehr gute Konditionen bei der Finanzierung ergaben. Das gesamte Investitionsvolumen erhöhte sich nun auf 388 Millionen Schweizer Franken. Im Jahr 2020 löste die RhB eine weitere Option über 20 „Capricorn“ im Wert von 173 Millionen Schweizer Franken ein. So sind mittlerweile insgesamt 56 Fahrzeuge bestellt. Sie werden die Flotte der Rhätischen Bahn im Rahmen der „Strategie 2030“ vereinheitlichen und modernisieren.

Am 15. April 2019 wurde der erste komplette ABe 4/16 im ehemaligen Stadlerwerk in Altenrhein der Presse und geladenen Gästen vorgestellt. Schon am 27. Juni 2019 überführte die Stadler-eigene E-Lok Eea 936 den ersten Zug ABe 4/16 3111 von Altenrhein nach Landquart. Der neue RhB-Zug lief dabei auf Rollschemeln. Im August 2019 wurden bereits Bremsversuchsfahrten zwischen Untervaz und Haldenstein unternommen. Der Zug erreichte dabei auch seine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h. Der zweite Zug wurde Ende August an die RhB abgeliefert. Gut zwei Jahre später waren im August 2021 bereits 20 Einheiten bei der RhB eingetroffen. Die Auslieferung aller 56 „Steinböcke“ soll bis 2024 abgeschlossen sein. Die Triebzüge werden seit 2020 auf die Namen bedeutender Gipfel in Graubünden getauft.

Neue Fahrzeuge für neues Betriebskonzept

Die RTZ werden beschafft, um Reisenden einen Flügelzugbetrieb ohne Umsteigen anbieten zu können. Es ist geplant, dass vier „Capricorn“-Garnituren über die Prättigauerlinie von Landquart nach Klosters fahren. Dort wird der Zug geteilt: Zwei RTZ fahren nach Davos und die beiden anderen nach St. Moritz. Die vier Triebzüge kommen auf eine Zuglänge von rund 306 Metern. Noch nicht alle Bahnhöfe sind für derart lange Züge ausgebaut. Außerdem müssen für diese Einsätze noch Testfahrten durchgeführt werden. Der Fahrplanwechsel 2021/2022 sieht daher zunächst einen Betrieb mit Zügen aus drei „Capricorn“-Garnituren vor. Diese kommen auf eine Zuglänge von rund 230 Metern. Nach dem Flügeln fährt ein RTZ nach Davos und die anderen beiden nach St. Moritz.

Der „Capricorn“ ist der erste Fahrzeugtyp der RhB, welcher eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h erreichen kann. Jedoch sind momentan keine Strecken für diese Geschwindigkeit zugelas-

TECHNISCHE DATEN

- Bezeichnung: ABe 4/16 3111–3166
- Achsfolge: Bo'Bo'+ 2'2'+ 2'2'+ 2'2'
- Länge über Kupplung: 76432 mm
- Fahrzeughöhe: 3780 mm
- Fahrzeugbreite: 2670 mm
- Gewicht: 146 Tonnen
- Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
- Plätze total: 343
- Stehplätze: 179
- Sitzplätze 1. Klasse: 35
- Sitzplätze 2. Klasse:129



FOTO: BERNHARD WILLEN

In Davos Dorf begegnen sich am 7. März 2021 Be 4/4 515 und ABe 4/16 3121. Die Be 4/4 waren vor 50 Jahren auch schon mit automatischen Kupplungen ausgerüstet.


FOTO: FRANK DANIEL

Der Landwasserviadukt prägt das Gesicht der RhB seit bald 120 Jahren. Triebwagen Nummer 3114 quert am 6. August 2020 das Wahrzeichen der Strecke Thusis – St. Moritz.



ABe 4/16 3112 und eine Ge 6/6 II treffen sich am 4. Februar 2021 in Rothenbrunnen. Während für den Triebzug das Arbeitsleben gerade beginnt, ist für die Ge 6/6 II das Dienstende erreicht.



Ein Jahrhundert trennt die beiden Triebfahrzeuge, die sich am 20. Juli 2021 in Wiesen kreuzen: Ge 4/6 353 wurde im Jahr 1914 abgeliefert, ABe 4/16 3117 ist erst gut ein Jahr alt.

sen, ein Ausbau einiger Linien ist allerdings geplant. Der neue Albula-Basistunnel, der 2024 in Betrieb gehen soll, wird für 120 km/h ausgelegt sein.

Im März 2021 übernahmen die RTZ „Capricorn" den Verkehr auf der Linie Landquart – Davos – Filisur. Meistens verkehren sie in Doppeltraktion bis Davos Platz, wo sie getrennt werden und eine Einheit nach Filisur weiter fährt. Gemeinsam fahren sie dann wieder nach Landquart retour.

Die ABe 4/16 verkehren auch auf den beiden S-Bahn Linien S1 Rhäzüns – Chur – Schiers und S2 Chur – Thusis. In den Randzeiten fahren die neuen Triebzüge auch in das Ober- oder Unterengadin sowie nach Disentis.

Der Innenraum der Züge ist in einem modernen, ansprechenden Design gehalten. Zur Sicherheitsausstattung zählen neue, über den ganzen Zug wirkende Brandbekämpfungsanlagen sowie ein Videoüberwachungssystem.

Für den Lokführer wurde ein geräumiger Führerstand entworfen. Wie bei den Zweisystem- und S-Bahn-Zügen des Typs „Allegra" wurde der Führersitz in der Mitte des Führertischs plaziert. Bei den Lokomotiven der RhB ist der Sitz rechts angeordnet. Die Bedieninstrumente sind übersichtlich gestaltet und werden von zwei Bildschirmen ergänzt.

Im April 2021 wurden die „Capricorn" in der Kategorie „Züge und Flugzeuge" zweimal mit dem „Red Dot Award: Product Design 2021" ausgezeichnet. Dabei handelt es sich um den weltweit führenden und größten Designwettbewerb. Neben dem eigenständigen Außendesign, der zweifarbigen Lackierung und dem auffallenden, leuchtenden Bündnerwappen an der Front wurde auch die Inneneinrichtung der neuen Triebzüge prämiert.

Ein vierteiliger ABe 4/16 ist rund 77 Meter lang und besteht aus einem Triebwagen EWA, einem Steuerwagen EWB und den beiden Zwischenwagen MW C und D. Um die Einheiten im Flügelzugbetrieb schnell Kuppeln und Trennen zu können, sind die Triebzüge mit automatischen Schwab/Faifley-Kupplungen ausgestattet. Sie sind damit seit der Beschaffung der Be 4/4 511-



Die neuen Triebwagen erfüllen moderne Vorgaben für Barrierefreiheit. Dazu gehört auch eine behindertengerechte Toilette.



FOTO: BERNHARD WILLEN

Der Lokführer hat von seinem zeitgemäßen Arbeitsplatz aus die Gewalt über 1600 kW Spitzenleistung je „Capricorn"-Einheit.

516 in den Jahren 1971 und 1979 die ersten Fahrzeuge mit automatischen Kupplungen bei der RhB. Zum Vergleich, die fünf für den S-Bahnverkehr im Jahr 2013 beschafften ABe 4/16, genannt „Allegra", besitzen eine herkömmliche RhB-Schraubenkupplung mit Mittelpuffer.

Die Wagenkästen bestehen aus Aluminium-Strangpressprofilen. Es ist eine Leichtbauweise, die den Energieverbrauch verringert und eine geringere Abnutzung an Rad und Schiene garantiert. Die obere Fahrzeugfront der Endwagen wird, wie schon bei den „Allegra"-Triebzügen und den Steuerwagen At und Bt, aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Des Weiteren ist an der Front ein spezielles Crashmodul für den optimalen Kollisonsschutz eingebaut.



FOTOS (5): BERNHARD WILLEN

In dem modern gestalteten Innenraum der Züge finden bis zu 363 Fahrgäste Platz. Die 35 Erste-Klasse-Plätze sind im Steuerwagen angeordnet.

„Capricorn" ersetzten fast alle lokbespannten Züge

Der Endwagen A ist der Motorwagen des RTZ. Beide Drehgestelle besitzen je zwei Fahrmotoren, die quer zur Fahrtrichtung verbaut sind und mittels Getriebe ihre Kraft auf je einen Radsatz übertragen. Der Transformator und der Stromrichter sind unter dem Boden des Motorwagens angeordnet, der dadurch, anders als die Mittel- und der Steuerwagen, einen Hochflureinstieg aufweist. Die Primärfederung ist eine Luftfederung, die eine ruhige Fahrweise für die Fahrgäste gewährleistet.

Die Laufdrehgestelle der Mittelwagen MW C und D sind ebenfalls luftgefedert. Der EWB sitzt auf der Seite zum Mittelwagen auf einem normalen Laufdrehgestell. Am Kopfende ist ein „Laufdrehgestell schwer" verbaut. Es ist ein Antriebsdrehgestell ohne Motoren und damit schwerer, als die normalen Laufdrehgestelle. Es besitzt zudem wie das Antriebsdrehgestell am Kopfende des EWA eine Magnetschienenbremse. Sie ergänzen die Klotzbremsen, die an allen Drehgestellen wirken.

Mit der größten Fahrzeugbestellung in der 130-jährigen Geschichte der Rhätischen Bahn verändert sich das Fahrzeugbild im alltäglichen Betrieb erheblich. Die bisher gängigen Lok-Wagen-Züge werden nahezu komplett verschwinden. Einzig der Glacier-Express und Güterzüge sollen in Zukunft bei der RhB noch mit Lokomotiven bespannt werden. Die Interregio-Züge auf der Albulalinie sind von Chur nach St. Moritz noch lokbespannt, doch auch dort sind als Ersatz bereits Allegra-Zweistromtriebzüge zu sehen.

Mancher Eisenbahnfreund wird mit einem weinenden Augen dem lokbespannten Eisenbahnverkehr bei der Rhätischen Bahn nachtrauern. Die Kraft der Lokomotiven fasziniert ungemein. Bei den Triebzügen ist das optisch wie auch akustisch nicht in dieser Intensität wahrnehmbar. Doch geht die RhB hier mit der Zeit, denn auch die umliegenden Meterspurbahnen wie die Matterhorn-Gotthard-Bahn (MGB) oder die Zentralbahn (ZB) stellten ihre Fuhrparks bereits größtenteils auf Triebzüge um. □

Bernhard Willen



Dank einer offiziellen Fotoerlaubnis und sehr zum Ärger des örtlichen Betriebsleiters durfte Dr. Günther Barths am 29. Mai 1987 die beiden Deutz KG 230 mit den Betriebsnummern 1 und 2 im Leverkusener Werksgelände ablichten.

Meist wenig beachtet sind kleine Industrielokomotiven, obwohl sich manchmal interessante Baureihengeschichten dahinter verbergen, wie bei diesen kleinen Deutz-B-Kupplern.

Winzling

Das Kölner Dreigestirn besteht aus dem Prinzen, dem Bauern und der Jungfrau. Zur Karnevalszeit regiert das Kölner Dreigestirn über das närrische Volk der Domstadt am Rhein. Die drei Typen KG 230 B, KG 230 B ex und KG 275 B aus dem Typenprogramm 1959 des Kölner Fahrzeugherstellers Deutz regierten dagegen als Industriediesellloks eher im Verborgenen. Als in Deutschland ausschließlich von privaten Bahngesellschaften beziehungsweise Industriebetrieben beschaffte Kleinlokomotiven gingen sie vielfach unter Ausschluss der Öffentlichkeit ihrer harten Arbeit nach. Die Typenbezeichnung setzt sich eher unprosaisch aus „KG" für Kleinlok mit Gelenkwellenantrieb, der gerundeten Leistung in PS und „B" für die Achsfolge zusammen. Der Zusatz „ex" bezeichnet Lokomotiven, die für den Einsatz in explosionssensiblen Anlagen spezielle Einrichtungen gegen Funkenbildung besaßen. Die drei Typen fertigte Deutz zwischen 1962 und 68 in stattlichen 64 Exemplaren. Den Bau weiterer drei Maschinen übernahm Henschel, nachdem Deutz die Lokomotiv-Produktion 1968 eingestellt hatte. Zunächst ließen sich die drei technisch unterschiedlichen Typen äußerlich einfach unterscheiden: Die luftgekühlten KG 230 B besaßen an der Stirnseite des langen Vorbaus eine einzelne runde Öffnung des Kühlerlüfters und insgesamt fünf Stirnlaternen. Der an die Motorwelle angeflanschte Kühlerventilator erzeugte einen Unterdruck im Motorraum, durch den Außenluft durch den Spalt am vorderen Überstand der Motorabdeckung gelangte. Die explosionsgeschützten KG 230 B ex hatten abweichend drei Stirnlampen, zwei Ansaugstutzen für Luftfilter auf dem langen Vorbau vor dem Führerhaus und abgesehen von der ersten KG 230 überhaupt ein großes eckiges Lüftergitter an

der Stirnseite des langen Vorbaus. Die mit 275 PS stärksten Loks unterschieden sich durch zwei längliche Öffnungen in der Frontmaske beiderseits der zentralen Lüfteröffnung sowie den von den ex-geschützten Versionen bekannten „Pilzen". Mehrere Besteller ließen beide Merkmale auch den schwächeren KG 230 B angedeihen.

Technisch unterscheiden sich die Loks ebenfalls. Kam bei der KG 230 B der luftgekühlte 12-Zylindermotor A12L714 mit einer Leistung von 230 PS bei 2000 min^{-1} zum Einbau, trieben die explosionsgeschützten Lokomotiven der nur 215 PS (bei 1800 min^{-1}) starke wassergekühlte Sechs-

Zwei Typen mit drei Motorisierungen

zylindermotor BA6M716 an. Der 12-Zylindermotor der 275 PS starken KG 275 trug die Bezeichnung BA12L714. Außer in der Motorisierung ließen sich die Zweiachser auch mit Gewichten zwischen 26 und 36 Tonnen der Gleislage im Einsatzgebiet anpassen. Mit dem Höchstgewicht von 36 Tonnen konkurrierten die KG 230 B bezüglich der Anfahrtzugkraft mit einer DB-V60, ohne allerdings deren Höchstgeschwindigkeit zu erreichen. Die meisten der Gelenkwellen-Loks beschieden sich mit maximal 34 km/h. Angesichts der oft bescheidenen Gleislage in Werksgeländen war diese Geschwindigkeit mehr als ausreichend. Für schwerere Züge orderten die in



FOTOS (4): DR. GÜNTHER BARTHS

Am 6. September 2001 rangiert Fabriknummer 58175 (eine frühere KG 230 B ex) im Werk Brunnen der Schweizer Holcim Zement. Heute gehört die Lok dem Verein 241-A-65.

der Regentalbahn AG aufgegangene Lokalbahn Lam-Kötzting (LLK) ihre KG 275 B-L01 und -L02, die Bayernhafen AG und die Berliner Hafen- und Lagerhausbetriebe (BEHALA) ihre Loks mit Mehrfachsteuerungseinrichtung. Während die Bedienungsanweisung dieser Loks vorschrieb, die Loks mit den langen Vorbauten zueinander zu kuppeln, erzählen Kenner der LLK, dass die Loks zumeist mit den kurzen Vorbauten zueinander standen. Neben den beiden LLK-Loks gehörte nur die ursprünglich von der Hümmelinger Kreisbahn HKB beschaffte L2 einer echten Privatbahn des öffentlichen Verkehrs und kamen auch richtig auf Strecke, wie man so schön sagt. 1993 übernahm die Emsländische Eisenbahn GmbH mit den Strecken der HKB und der Meppen-Haselünner Eisenbahn auch die als 57504 am 19. Dezember 1962 an die HKB ausgelieferte KG 275. Zuletzt 2016 hauptuntersucht, zeigt sich der Zweiachser also seit mittlerweile 60 Jahren äußerst standorttreu.

Auch die beiden KG 230 der BASF fuhren lange für ihren ursprünglichen Eigentümer. Die als D1 im Jahre 1965 beschaffte Lok arbeitete bis in die 2000er-Jahre stets hellgrau lackiert im Ludwigshafener Werk, Lok D2 modernisierte die BASF noch und setzte sie im Werk Schwarzheide ein. Rätselhaft bleibt die Geschichte der im Buch



Mehr als 30 Jahre alt und dennoch wie aus dem Ei gepellt: B-L-3 besorgt am 30. Mai 1996 die Wagen-Zustellung im Aschaffenburger Hafen.

„Chemie auf Schienen" von Hans-Dieter Kienitz und Eugen Högele abgebildeten grünen, als BASF 3 beschrifteten Lok. Der Eisenbahn-Fotograf Dr. Günther Barths erhielt als einer der wenigen Außenstehenden am 29. Mai 1987 die Erlaubnis, die BASF-Loks im Werk zu fotografieren. Damals standen beide KG 230 noch in grauer Lackierung im Einsatz. Vielleicht kann einer unserer Leser Licht ins Dunkel bringen.

Gerade in der Großindustrie wie bei BASF, der Ruhrkohle AG, Shell oder VTG hatte man für schwerere Lasten und längere Strecken auch stärkere und schnellere Loks. Ähnliches galt für Hafenbahnen in Aschaffenburg (Bayernhafen), Berlin (BEHALA), Braunschweig (HBG), Bremerhaven (Weserport), Ginsheim-Gustavsburg (HTAG), Hannover (Brinker Hafengesellschaft), Regensburg (Bayernhafen) oder Luxport im luxemburgischen Wasserbillig. Dass viele der Loks auch nach einer Dienstzeit von mehr als 40 Jahren noch täglich im Dienst sind, darf als Lob an die Konstrukteure gelten, zeigt aber auch den weitsichtigen Umgang des Lokpersonals. Gerade bei Betrieben, die ihren Verkehr mit nur wenigen, oder gar mit nur einer Lok abwickeln, gilt es, die Technik, trotz ihrer Anspruchslosigkeit zu pflegen, um sie am Laufen zu halten. Ob Lokalpatriotismus die Oberpostdirektion Köln bewog, für die Deutsche Bundespost eine KG 230 B zu beschaffen, lässt sich heute nicht mehr klären, doch hatte die Post die Lok zwischen 1965 und 1977 im Einsatz. Nach dem Verkauf an einen Händler gelangte der Zweiachser als Werkslok an die Tela-Papierfabrik im schweizerischen Balsthal. Einzige KG 230 in Diensten von Staatsbahnen waren die an die spanische RENFE gelieferte Werksnummer 57826 und die angeblich zwischen 1969 und 1977 als 225.7034 von den Italienischen Staatsbahnen FS eingesetzte 58174.

Teilweise heute noch im Einsatz

Dass auch eine fast 50 Jahre alte Lok nicht zum alten Eisen gehören muss, zeigt die 1963 an Rheinpreußen gelieferte 57542. Über Texaco, RWE-DEA und BP wurde die Lok schließlich 2011 an die Karl Richtberg GmbH im badischen Neuenburg verkauft. Dort verschiebt der betagte Zweiachser mit Holz beladene Wagen zur Übergabestelle mit der DB AG. Geschäftsführer Sven-Dirk Richtberg ist sehr zufrieden mit seiner Lok und bewegt sie gerne selbst: „Ich will sie in den nächsten Jahren neu lackieren lassen. Das Grün ist jetzt nicht mehr wirklich schön", erzählt er, und schaut auf den ausgeblichenen Lack und das ebensolche BP-Logo, das die Lok noch immer trägt. Auch die bei der Schaefer-Kalk GmbH & Co. KG im Werk Runkel-Steeden aktive Fabrik-Nummer 57716 muss nicht mehr so hart ran. Lokführer und Vorarbeiter der Bahnverladung Thomas Schüler erzählte, dass heute die schwereren Züge von der dreiachsigen M 700 C von Krauss-Maffei innerhalb des Werkes verschoben werden und die Züge die knapp drei Kilometer zwischen dem Werk und der Übergabestelle zur DB AG in Kerkerbach befördert. Der KG 230 mute man so schwere Lasten heute nicht mehr zu. Diese Strecke ist übrigens der letzte Rest der Kerkerbachbahn Dehrn – Kerkerbach – Mengerskirchen, die teilweise regel-, teilweise meterspurig war. Nördlich von Kerkerbach gab es auch Grubenbahnen mit 600 mm Spurweite. Der heute von den Schaeferkalk-Zügen befahrene Abschnitt war bis 1960 dreischienig ausgebaut.

Dass eine derart interessante Lokomotivreihe beinahe auf jede Modellbahn passen könnte, erkannte man bei ESU. Den Test der soeben erschienenen KG 230 B in H0 lesen Sie auf Seite 84. □ *J. Prinz*



Die Preussag setzte an mehreren Standorten auf KG 230 B, so in Oker, wo dieses Foto am 26. Juni 1980 entstand, und in Nordenham.

www.feinmechanikmodell.de

Kleiner und feiner gehts kaum noch

Was der Modellbauer Joachim Ritschel im Maßstab 1:87 erschafft, versetzt in unmittelbares Staunen.

■ Feldbahn- und Schmalspurdampfloks der Spurweite H0f, kaum größer als eine Euromünze, dazu von den Radsätzen über Rahmen und Kessel bis hin zur vollständig beweglichen Steuerung in einer kaum noch steigerungsfähigen Detaillierung, selbstverständlich fahrbereit und alles selbst gebaut? Das gibt es auf der Internetseite von Joachim Ritschel zu sehen. Bemerkens- und lobenswert ist, dass der Eisenbahnmodellbau-Kunsthandwerker nicht mit Beschreibungen, wie die zu sehenden Modelle entstanden sind, hinterm Berg hält. Nachbauwillige finden sogar eine ausführliche Bauanleitung der Feldbahndampflok Nummer 1 des Frankfurter Feldbahnmuseums als PDF-Download. Die Webseite ist modern und übersichtlich aufgebaut, so dass ein Besuch selbst dann lohnt, wenn man sich einfach nur von den kleinen Meisterwerken beeindrucken lassen möchte.

www.dampflok-impressionen.de

Dampf-Symphonie in Schwarzweiss

Eine sehenswerte Webseite mit zahlreichen seltenen Aufnahmen des Dampfbetriebs bei der Bundesbahn.

■ Wenn mit den vier Brüdern Bernhard, Hans, Helmut und Hubert Sieber gleich eine ganze Eisenbahnfoto-Mannschaft für das Dokumentieren des Bahnbetriebs antrat, kann davon ausgegangen werden, dass zahlreiche seltene und sehenswerte Schnappschüsse dabei herausgekommen sind. Und genau so war es auch: Auf ihrer Website präsentiert das Quartett Aufnahmen aus den Jahren von 1967 bis 1977, also vom zu Ende gehenden Dampfbetrieb bei der DB. Die meisten Bilder stammen aus Süddeutschland, die gezeigten Loks, Züge und Strecken dürften bei vielen Eisenbahnfreunden noch heute in guter Erinnerung sein. Die Sieber-Brüder verknüpfen ihre Bildpräsentation zudem mit einer launigen Beschreibung ihrer damaligen Fototouren, was das Ganze kurzweilig und unterhaltsam macht.

www.vt92.de



Die guten Kumpel des Kartoffelkäfers

Der Kreis der Aktiven rund um den VT 92⁵ präsentiert sich und sein „Schmuckstück im Aufbau" online.

■ Wer unseren Vorbildbericht über den ersten „Eierkopf" der Deutschen Bundesbahn, den Experimental-Triebwagen VT 92 501, auf Seite 30 gelesen hat oder den Test des neuen H0-Modells von Märklin auf Seite 80, der bekam sicherlich Lust darauf, noch mehr über diesen höchst interessanten Einzelgänger zu erfahren. In diesem Fall ist das Netz eine gute Adresse, denn das Fahrzeug besitzt seine eigene Homepage! Genauer gesagt, ist es der zeitgemäß gestaltete Online-Auftritt des engagierten Teams von Eisenbahnfreunden rund um den Initiator Arne von Knebel, die den Exoten nun in seiner heutigen Heimat, dem Landkreis Hildesheim in Niedersachsen, restaurieren. Auf der Seite ist alles Erdenkliche an Informationen über den VT 92⁵ zu finden, von einer Beschreibung des technischen Aufbaus über eine Einsatz-Chronologie in zahlreichen Fotografien bis hin zu einem Blog mit aktuellen Nachrichten rund um die Wiederaufarbeitung.

https://youtu.be/09ljf2ttZWo

Schulung auf dem Spitzenprodukt

Ein Lehrfilm zur Baureihe 243 der DR gibt Einblicke in Technik und Funktion einer bewährten Elektrolok.

■ Stolz war sie, die Reichsbahn der DDR, als 1984 endlich die Serienfertigung der Mehrzweck-Elektrolok-Reihe 243 beginnen konnte. Kurz darauf dürfte auch der Schulungsfilm zur neuen Baureihe entstanden sein, der seit einiger Zeit auf der Video-Plattform Youtube zu finden ist. Protagonistin ist die sich noch im fabrikfrischen Hochglanz präsentierende 243 116-2. Lokführer und Beimann erklären den Zusehern alle wichtigen Punkte zu Technik und Bedienung der Maschine. Besonders die damals neuen Möglichkeiten der elektronischen Steuerung werden hervorgehoben. Dabei bleibt der Film stets wohltuend sachlich, und die gleich zu Beginn angebrachte Anmerkung, dass es sich bei der 243 um ein Spitzenprodukt des Schienenfahrzeugbaus der DDR handelt, entbehrt ja gerade aus der Rückschau auf den nach vier Jahrzehnten nun langsam zu Ende gehenden Einsatz der heutigen Baureihe 143 nicht einer gewissen Wahrheit. Der halbstündige Streifen ist im bewährten Stil alter Lehrfilme gestaltet, weist aber auch einige zeittypische Elemente auf, etwa die musikalische Untermalung mit Elektropop-Klängen. Die Reichsbahn legte eben viel Wert auf den Mittelweg zwischen Tradition und Fortschritt.



E 18 050 mit D 528 auf der anlässlich der Elektrifizierungsarbeiten 1953 neu errichteten Trasse, die den Maulbronner Tunnel auf der Strecke Mühlacker – Bretten umgeht.

FOTO: BELLINGRODT, SLG. THOMAS BORBE

Der Fahrzeugmangel nach dem Krieg führte dazu, dass selbst eine im Grunde schrottreife E-Lok wiederbelebt wurde.

E 18, das können wir auch

Die Wiedergeburt einer Brandenburgerin in Bayern – so oder so ähnlich hätte man das Schreiben des Eisenbahn Ausbesserungswerks (EAW) München-Freimann an die Eisenbahndirektion (ED) in der bayerischen Landeshauptstadt vom 3. Oktober 1950 betiteln können. Das von der E-Abteilung des EAW, welche elektrische Triebfahrzeuge instand hielt, verfasste Schriftstück ist indes wesentlich sachlicher. Unter dem Betreff „Wiederherstellung der Ellok E 18 050" wird nüchtern mitgeteilt, dass die Vollaufarbeitung der Maschine erfolgreich abgeschlossen werden konnte.

Eigentlich nichts besonderes, schließlich gehörte ein Teil der von der AEG in Hennigsdorf bei Berlin bis 1940 für die Deutsche Reichsbahn hergestellten 53 Schnellzuglokomotiven der Baureihe E 18 seit ihrer ersten Indienststellung 1935 zum Erhaltungs- beziehungsweise Unterhaltungsbestand in Freimann. Doch die Wiederherstellung einer E-Lok, die man Ende 1949 nur noch als Schrott ansehen konnte, war im EAW eben doch nicht alltäglich. Das hing mit den Ereignissen des Zweiten Weltkriegs zusammen. Als die Deutsche Bundesbahn im September 1949 ihre Arbeit aufnahm, stand sie vor der Herausforderung, für ihren elektrischen Zugbetrieb ausreichend Lokomotiven zur Verfügung zu stellen. Schließlich waren aufgrund der Geschehnisse nach 1939 – insbesondere in der zweiten Kriegshälfte – zahlreiche Lokomotiven und Triebwagen aber auch Waggons zerstört oder stark beschädigt. Auch die Standardschnellzuglokomotiven der Reihe E 18, die vor Kriegsende in den elektrifizierten Streckennetzen Bayerns, Mitteldeutschlands, Schlesiens und in Württemberg zum Einsatz kamen, blieben davon nicht verschont. Freilich konnte man von diesen Ereignissen Anfang September 1939 noch nichts wissen, als vom Deutschen Reich der Zweite Weltkrieg in Europa ausging. Nur in der Eisenbahnabteilung des Reichsverkehrsministeriums (RVM) war man besorgt, ob die Lieferung der bestellten elektrischen Lokomotiven und Triebwagen nach dem Kriegsbeginn am 1. September fortgeführt werden würde. Aus diesem Grund schrieb das Referat 32, „Elektrische Zugförderung", des RVM am 5. September an die Firmen AEG, BBC und Siemens mit der Bitte um Mitteilung über den Stand der Aufträge.

Die AEG aus Berlin antwortete bereits vier Tage später und teilte mit, dass die Fertigung des Bauloses von vier Maschinen (Fabrik-Nummern 5234 bis 5237) zu 85 Prozent abgeschlossen sei und die Vollendung der vom Reichsbahn Zentralamt in München bestellten Lokomotiven E 18 050 bis 053 in der Zeit vom 20. September bis 25. Oktober 1939 erfolgen würde.

Und so kam es dann auch: E 18 050 wurde gemäß eines Verteilungsplans vom 10. August 1939 der Reichsbahndirektion Regensburg zugewiesen. Ihre Anlieferung erfolgte, ebenso wie die Probefahrt von München nach Stuttgart, am 10. Oktober. Anschließend wurde die Schnellzuglokomotive vom Bahnbetriebswerk Regensburg aus eingesetzt. Kurz nach ihrer Indienststellung kam E 18 050 zu besonde-

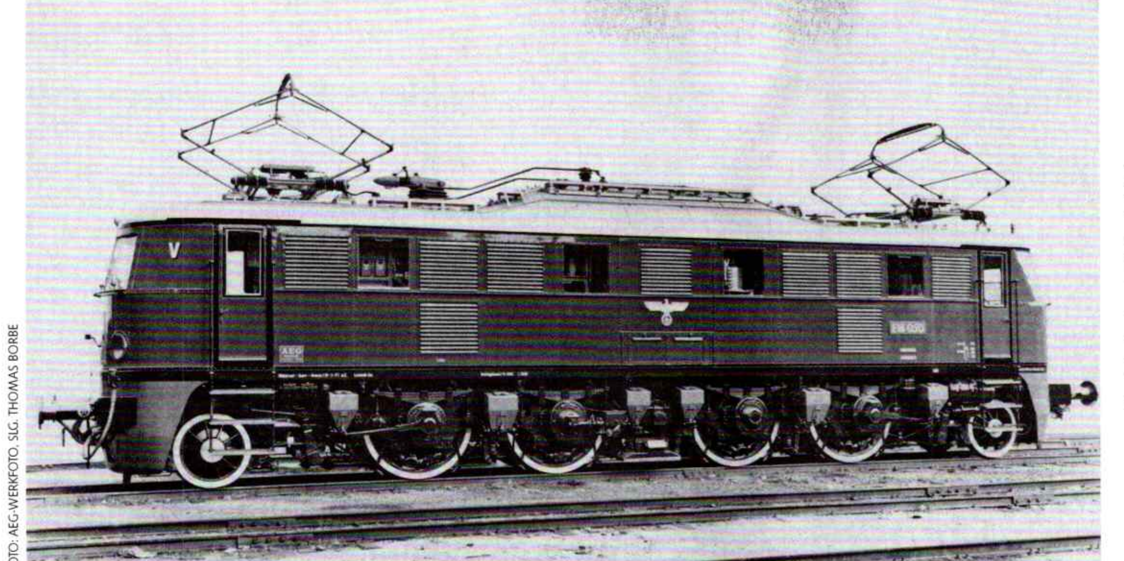


FOTO: AEG-WERKFOTO, SLG. THOMAS BORBE

Im Sommer 1939 ist E 18 050 mit farblich abgesetzten Schürzen und Sandkästen auf dem Werksgelände in Hennigsdorf vor der Ablieferung an die Deutsche Reichsbahn zu sehen.

ren Ehren: Zwischen dem 6. und 11. November erreichte sie anlässlich von Versuchsfahrten zur Prüfung einer neuen Fahrleitungsausstattung zwischen Dessau und Bitterfeld eine Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h. Nur nebenbei sei bemerkt, dass ihre Schwesterlokomotive E 18 048 aus dem vorausgegangenen Baulos bei Versuchsfahrten in der Zeit vom 8. bis 15. Juni 1940 zwischen Rudolstadt und Uhlstädt auf dem für derartige Geschwindigkeiten zugelassenen Streckenabschnitt ebenfalls 150 km/h fuhr.

Im regulären Dienst wurden solche hohen Geschwindigkeiten nicht erreicht, zumal ab 1942 zunehmende Kriegsauswirkungen die Benutzung von Gleisen und Fahrleitungen beeinträchtigten und zu niedrigeren Geschwindigkeiten zwangen. Der allgemeinen Lage konnte E 18 050 nicht entgehen. Nachdem schon zahlreiche Schwesterlokomotiven, beispielsweise E 18 04, 23, 33 und 052, in Folge von Kriegsschäden aus dem aktiven Dienst ausgeschieden waren, traf es spätestens im Mai 1945 auch E 18 050. Einer Quelle zufolge war sie im April 1945 noch zwei Tage in Betrieb. Wie vermutlich auch schon in der Zeit davor standen Züge von München über Landshut nach Regensburg auf dem Programm. Doch dann wurde E 18 050 wegen „Fliegerschaden“ abgestellt. Ob dabei die Luftangriffe auf Landshut und die dortigen Bahnanlagen am 11., 16., und 29. April 1945 ursächlich waren, ist nicht bekannt.

Eine Reparatur in dem ehemaligen Herstellerwerk der E 18, in Hennigsdorf, schied aus. Erstens war die AEG-Lokomotivfabrik im Osthavelland (Brandenburg) nach einem Luftangriff am 18. März 1945 zu großen Teilen zerstört. Zweitens waren rund 90 Prozent der Fabrik- und Fertigungsanlagen in der zweiten Hälfte des Jahres 1945 durch die Rote Armee als Reparationsleistung demontiert worden. Drittens lag Hennigsdorf nach der Aufteilung Deutschlands nach Kriegsende im sowjetischen Machtbereich, der sogenannten Ostzone: Ein Begriff, der in den Originaldokumenten der Deutschen Reichsbahn, Sowjetzone, in der Zeit nach der Kapitulation am 8. Mai 1945 explizit verwendet wurde.

Auch der Versuch der Rückführung von E-Loks, deren Heimatdirektionen in den Westzonen lagen, die sich aber am Tag der Kapitulation noch in der sowjetischen Besatzungszone befanden, missglückte.

Direktion Regensburg fordert Aufarbeitung

Womit wieder das Ausbesserungswerk in Bayern hätte zum Zuge kommen können. Aber es kam zunächst anders: Am 14. Dezember 1946 teilte die E-Abteilung des Ausbesserungswerks der Generaldirektion für das Werkstättenwesen (GDW) in München mit, dass sich E 18 050 im lauffähigen Zustand im Bahnhof Allach in unmittelbarer Nähe des Krauss-Maffei-Werks befand. Ob eine Wiederherstellung prinzipiell möglich sei, wurde von der E-Abteilung zu diesem Zeitpunkt noch als fraglich eingestuft. Obwohl Krauss-Maffei keine einzige E 18 hergestellt hatte, bewährte sich das Münchner Lokomotivbauunternehmen bereits im Jahr 1945 bei der Reparatur und Instandsetzung von E 18 21 (aus dem Z-Bestand) und E 18 08 im Januar 1946 (betriebsunfähig als Folge eines Unfallschadens). Doch im Gegensatz zu anderen elektrischen Lokomotiven wurde die Instandsetzung von E 18 050 zunächst hinten angestellt. Die Reste der Lok mussten München-Allach wieder verlassen.

Weniger stark beschädigte Fahrzeuge waren kostengünstiger zu reparieren oder wurden dringender benötigt. Zudem mussten die Haushaltsmittel für die Reparaturen von der Hauptverwaltung in Offenbach bewilligt werden, was bei der klammen Finanzlage der Deutschen Bundesbahn immer einer ausreichenden Begründung bedurfte. Diese lieferte die Direktion Regensburg am 1. Juli 1949, als sie auf das Schreiben der Direktion München „Mü VII 61 E h 61 W 9 Fule vom 6.10.48“ Bezug nahm und die GDW wissen ließ: „Wir benötigen insbesondere die Loks 44 043 und



FOTO: SLG. THOMAS BORBE

Das Ausmaß der Zerstörungen durch die Luftangriffe auf die Bahnanlagen in Landshut lässt sich auf diesem Foto aus dem Sommer 1945 erkennen.


FOTO: AW FREIMANN/SLG. THOMAS BORBE

Arbeiten am Lokkastengerippe der E 18 050 im Rahmen der Wiederherstellung im Ausbesserungswerk in Freimann. Die Aufnahme stammt vom 16. Januar 1950.

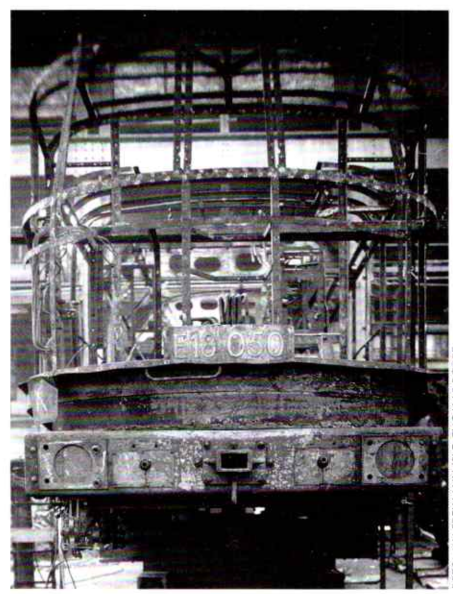


FOTO: AW FREIMANN/SLG. THOMAS BORBE

Das Lokschild ist normalerweise am Lokkasten befestigt. Um eine eindeutige Zuordnung des Lokkastengerippes zur Maschine zu ermöglichen, wurde es hier auf das Umlaufblech an der Lokstirnseite gestellt.

die 18 050. Wir bitten um Mitteilung, wann Sie die beiden Loks in Arbeit nehmen werden." Ein Aktenvermerk der E-Abteilung vom 20. Februar 1950 gibt dann Aufschluss darüber, wie es zur Instandsetzung der E 18 050 kam. So beruhte die seinerzeitige Z-Lokaufarbeitung auf der Verfügung „65 St 9 Fee" vom 17. Oktober 1949 und umfasste die Lokomotiven E 18 10, 38, 050, E 19 11, E 44 043 und 086. Die Durchführung der Wiederherstellung von E 18 050 und E 19 11 oblag der E-Abteilung in München-Freimann. Zum Zeitpunkt der Anfertigung des zuvor genannten Aktenvermerks war E 18 050 bereits seit dem 14. November 1949 in Arbeit und ein endgültiger Bericht dazu wurde am 3. Oktober 1950 abgefasst, auf den zu Beginn schon Bezug genommen wurde. In diesem wurde ausgeführt: „Am 21.9.1950 wurde die elektrische Lokomotive E 18 050 nach einer Vollaufarbeitung (E4) im RAW München-Freimann dem Betrieb übergeben. Diese E-Lok brannte durch Kriegseinwirkung bis auf die Fahrmotoren vollständig aus, die restlichen Einrichtungsgegenstände wie Stromschienen, Schützengestelle etc. wurden, soweit brauchbar, schon früher zur Ausbesserung anderer Lokomotiven verwandt, so dass von der E 18 050 nur die Achsen mit den Fahrmotoren und der Rahmen mit einem leeren Gerippe übrig blieb.

Trotz der starken Inanspruchnahme der E-Abteilung durch die laufenden Untersuchungen und Ausbesserungen von elektrischen Lokomotiven sollte versucht werden, aus den Resten der E 18 050 eine neue Lokomotive zu bauen. Da diese Arbeiten die Werkstätten zusätzlich belasteten, konnten sie natürlich nur nebenbei fortlaufen und mussten immer wieder unterbrochen werden. Es war deshalb auch ein längerer Zeitraum von der Arbeitsaufnahme bis zur Fertigstellung notwendig. Im-

Geschweißter statt genieteter Lokkasten

merhin erhielt in der Zeit von zehn Monaten diese relativ komplizierte Schnellzuglokomotive eine vollständig neue Verlegung ihres gesamten Kabel- und Rohrnetzes, eine komplette Schienenverlegung (Anm. d. Autors: gemeint sind stromführende Schienen), einen neuen Kastenaufbau samt Türen, Böden und Dachaufbauten sowie sämtliche Holzvertäfelungen und Ausstattungsteile der Führerstände. Die verbogenen und verrotteten Spanten und Träger



FOTO: AW FREIMANN/SLG. THOMAS BORBE

Die fertige Lokomotive ist hier in der Halle 14 des Ausbesserungswerkes Freimann vor einer E 17 und links neben einer weiteren E 18 im September 1950 zu sehen.

des Kastens (Anm. d. Autors: gemeint ist das Wagenkasten- beziehungsweise Lokkastengerippe) mussten teils repariert, teils ersetzt werden. Die einzelnen elektrischen Steuer-, Schalt- und Hilfseinrichtungen sowie die Motoren und der Umspanner wurden vom Tauschlager meist als wieder aufgearbeitete Teile bezogen.

Im Gegensatz zu den anderen E 18-Lokomotiven erhielt E 18 050 nach dem Vorbild der E 19 eine vollkommen geschweißte Blechverkleidung, so dass eine sehr glatte Außenhaut bei ihr erzielt wurde. Die Gesamtkosten für die Wiederherstellung dieser Lokomotive erreichten den Betrag von 163 808 DM, also noch weniger als 20 Prozent der heutigen Kosten einer gleichwertigen neuen Ellok." Die Arbeitszeit belief sich dabei auf 23 361 Stunden, was wiederum 78 845 DM der Gesamtkosten (entspricht 48 Prozent) ausmachte.

In der Akte heißt es weiter: „Mit der Wiederherstellung der Ellok E 18 050 aus einem völlig ausgebrannten Rahmengestell und neu aufgearbeiteten, überzähligen Teilen durch die E-Abteilung des EAW München-Freimann wurde der Beweis erbracht, dass diese Werkstätte der DB für die Unterhaltung der elektrischen Lokomotiven sowohl hinsichtlich ihrer fachlichen Leistungsfähigkeit, als auch im Hinblick auf die Niedrigkeit der Arbeitskosten voll auf der Höhe ist."



FOTO: AW FREIMANN/SLG. THOMAS BORBE

Neben dem sogenannten Krupp-Turm steht E 18 050 im September 1950 vor einer E 44 auf den Gleisen des EAW in München-Freimann. Deutlich ist zu erkennen, dass die Maschine ohne die 1938 angebauten Schürzen wieder aufgebaut wurde.

In der Tat gelang der E-Abteilung mit der Wiederherstellung von E 18 050 ein Kunststück. Bei E 18 03, die ähnlich umfangreich beschädigt und deren Instandsetzung für 1951 vorgesehen war, sah es anders aus. Die erforderlichen finanziellen Beträge, die bei Titel 15W-1-6 der DB-Haushaltsmittel angesetzt waren, sahen dafür Ausgaben in Höhe von 235 000 DM vor.

Fotos von E 18 050 belegen, dass ihr neuer Lokkasten anders als angegeben nicht vollständig geschweißt war. Erst einige Jahre später beim Neubau von E 18 054 und 055 bei Krupp in Essen waren deren Lokkästen fast vollständig geschweißt. Zu dieser Zeit war E 18 050 schon wieder in ihrer alten Dienststelle Regensburg beheimatet und versah von dort ihren Schnellzugdienst. Schließlich schied E 18 050 im Jahr 1984 aus dem Dienst aus. ☐ *T. Borbe*

Blick von der Straßenbrücke der B 35 in Bruchsal auf die mit dem D 503 aus München einfahrende E 18 050. Das Bw Bruchsal wirkt am 28. Juli 1957 schon verlassen und wurde schließlich ein Jahr später geschlossen.

FOTO: HELMUT ROTH/EISENBAHNSTIFTUNG

Arbeitspferde in der Alpenrepublik

Günter Kettler/Josef Pospichal/Johann Blieberger: ÖBB-Reihe 86 – bahnmedien.at, Wien 2021. ISBN: 978-3-903177-33-8, gebunden, 132 Seiten, 124 Farb- und SW-Abbildungen; Preis: 37,40 Euro.

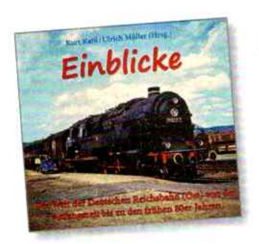


Immerhin 28 Lokomotiven der Reichsbahn-Einheitsbaureihe 86 fanden sich nach Kriegsende im Bestand der Österreichischen Bundesbahnen wieder. Für die Nebenbahnen unseres Nachbarlandes in der Regel zu schwer, fuhren sie vor allem im Hauptbahndienst: So waren diese kräftigen Tenderloks, die auch bei den ÖBB die Reihenbezeichnung 86 behielten, etwa als Vorspannlokomotiven vor Erzzügen zusammen mit Maschinen der Reihe 52 im Erzbachtal und im Ennstal im Einsatz. Stationiert wurden sie in den Heizhäusern Hieflau, Selzthal, Attnang-Puchheim und St. Veit an der Glan. Erst 1972 wurde die letzte 86 bei den ÖBB ausgemustert. Ein neuer Bildband, dessen überwiegend schwarzweiße Aufnahmen von drei bekannten Kennern der österreichischen Eisenbahngeschichte sorgfältig zusammengestellt wurden, nimmt den Betrachter nun mit auf eine kurzweilige Zeitreise in die Alpenrepublik der 1950er- und 1960er-Jahre. Die qualitativ stets hervorragende Bebilderung des Buches ist ausgesprochen vielseitig und reicht von schweren Güterzügen in landschaftlich grandiosen Gegenden wie dem Gesäuse bis zum Rangierdienst mit der 86. *ba*

Fazit: ***Für echte Fans der Baureihe 86 ein absolutes Muss***

Reichsbahn pur

Kurt Kaiß/Ulrich Müller (Hrsg.): Einblicke. Verlag Astrid Kaiß, Laichlingen 2021. ISBN: 978-3981834529, gebunden, 264 Seiten, zahlreiche Farb- und Sw-Abbildungen; Preis: 34,80 Euro.



„Die Welt der Deutschen Reichsbahn (Ost) von der Anfangszeit bis zu den frühen 80er-Jahren", lautet der anspruchsvolle Untertitel dieses Werkes. Jedoch bereits im Vorwort schrauben die Autoren den Anspruch wieder zurück. Sie wollen keine umfassende Anthologie der DR liefern, sondern vielmehr mittels Zeitzeugenberichten und bisher unveröffentlichter Aufnahmen eine unterhaltsame Zeitreise in eine längst vergangene Zeit unternehmen. Das ist insgesamt auch gelungen. Von vielen Bildern bleibt der Eindruck, sie so noch nicht gesehen zu haben, zahlreiche Faksimiles verstärken das Reichsbahngefühl beim Lesen und die Schwerpunktsetzung bei den Beiträgen war eine gute Entscheidung. Beim Layout wäre allerdings etwas mehr Professionalität wünschenswert gewesen. *al*

Fazit: ***Vermittelt viel DR-Atmosphäre***

Das Handbuch zur Sicherungstechnik

Jürgen Krebs: Blocksignal frei (Band 1 - 1835 bis 1945) – Eigenverlag, Barby (Elbe) 2021. ISBN: 978-3-9819371-2-1, gebunden, 344 Seiten, über 100 teils farbige Abbildungen, Zeichnungen und Tabellen; Preis: 39,80 Euro.

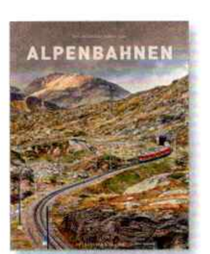


Verkehrsingenieur Jürgen Krebs ist seit vielen Jahren als Fachmann für die Sicherungstechnik bei der Eisenbahn bekannt. Sein umfangreiches Wissen über diese äußerst komplexe Thematik hat er nun in ein handliches Buch gefasst. Der erste Band mit dem Titel „Blocksignal frei" behandelt dabei die Entwicklung der Signal- und Streckensicherungstechnik von den Anfangstagen der Eisenbahn in Deutschland bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges. So werden wichtige Aspekte wie die Einführung der Formsignale und des Streckenblocks, die induktive Zugsicherung oder die Entwicklung erster Tageslichtsignale bei der Reichsbahn in einer auch für Laien nachvollziehbaren Art und Weise erläutert. Zum Verständnis tragen auch die vielen Skizzen, Abbildungen und Tabellen bei, die durchwegs ordentlich wiedergegeben sind. *ba*

Fazit: ***Sehr Informativ – da wartet man gespannt auf Band 2***

Weite Blicke

Eugen E. Hüsler (Autor), Berthold Steinhilber: Alpenbahnen. Frederking&Thaler Verlag, München 2021. ISBN: 978-3954162819, gebunden, 320 Seiten, zahlreiche Abbildungen; Preis: 98 Euro.



Bahnen in Bergen sind einfach faszinierend. Der Aufwand, den die Menschheit betrieb, um die Alpen zu überschienen, ist heute eigentlich unvorstellbar. Arbeiterheere sprengten und schufteten sich bei Wind und Wetter mit aus heutiger Sicht primitiven Methoden durchs Gestein und zahlten dafür einen hohen Blutzoll. Der Einsatz des 19. und frühen 20. Jahrhunderts ermöglicht heute auch einen Bildband wie diesen. Das großformatige und gewichtige Buch besticht durch teils grandiose Aufnahmen, auf denen der kleine Zug in der atemberaubenden Landschaft oftmals kaum zu erkennen ist. Selbstverständlich ist die Auswahl der Bilder subjektiv und es ist für einen einzelnen Fotografen auch schwer möglich, alle Alpenbahnen in der vorliegenden Qualität zu dokumentieren, aber bei der Gewichtung der Regionen ist ein leichter Schwerpunkt in den Westalpen festzustellen. Einige spektakuläre Alpenquerungen in Österreich werden etwas stiefmütterlich behandelt oder kommen wie die Mariazellerbahn entgegen dem Inhaltsverzeichnis gar nicht vor. Außerdem entdeckt man unter den Bildern wenige winterliche Motive, obwohl alpine Bahnen im Winter noch beeindruckender sind. Auch die Lichtstimmung ist auf den zahlreichen Bildern sehr ähnlich. Das schmälert den positiven Gesamteindruck jedoch nur ein ganz klein wenig. *al*

Fazit: ***Großartige Bilder für Alpenfreunde***

FOTO: KARL BÜRGER

Der große Bahnhof findet in Simbach schon lange nicht mehr statt, auch wenn die ausgedehnten Gleisanlagen die frühere Bedeutung der Grenzstation noch erahnen lassen. 628 626 wartet am 2. Mai 2007 auf seine nächste Fahrt nach München.

Internationale Magistrale und Lokalbahn: Dieser Gegensatz prägte die Eisenbahn von München über Mühldorf nach Simbach in den 150 Jahren ihres Bestehens. Als Teil der Ausbaustrecke 38 gewinnt sie jedoch neue Bedeutung.

Fernverkehr durch Hörlkofen

Es sollte die kürzeste Verbindung von München nach Wien werden. Am 24. September 1863 beschloss der Bayerische Landtag den Bau einer Bahnlinie von München an die österreichische Grenze bei Simbach. Weiter nördlich führte seit 1860 eine Strecke der Bayerischen Ostbahnen über Straubing nach Passau, weiter südlich band ebenfalls seit 1860 die Maximiliansbahn nach Salzburg das österreichische Streckennetz an. Die Salzburger Strecke war bereits wenige Jahre nach ihrer Eröffnung überlastet; auch dort sollte eine direkte Verbindung Abhilfe schaffen.

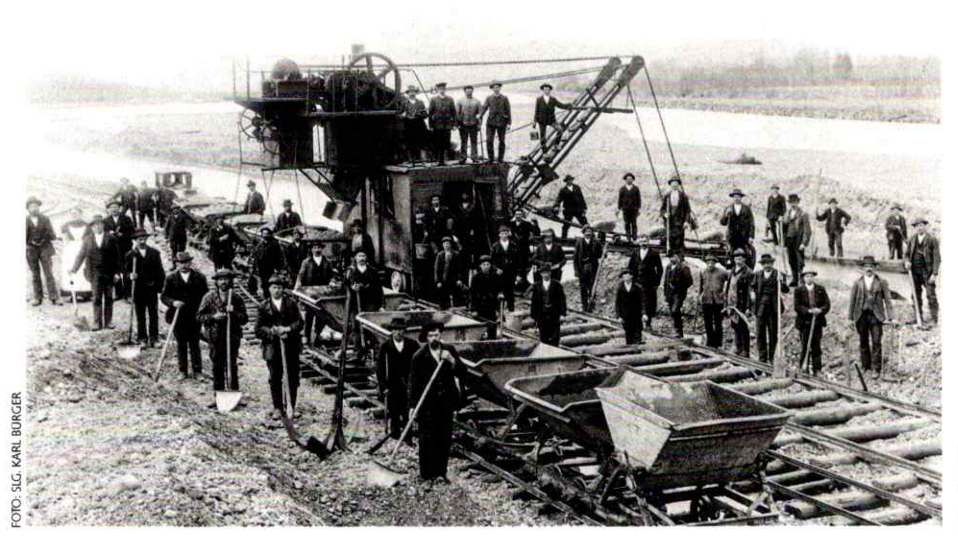


FOTO: SLG. KARL BÜRGER

Für den Bau des Bahndamms am Inn wurden 1870 die Bruchsteine mit einer 16 Kilometer langen Lorenbahn herantransportiert.

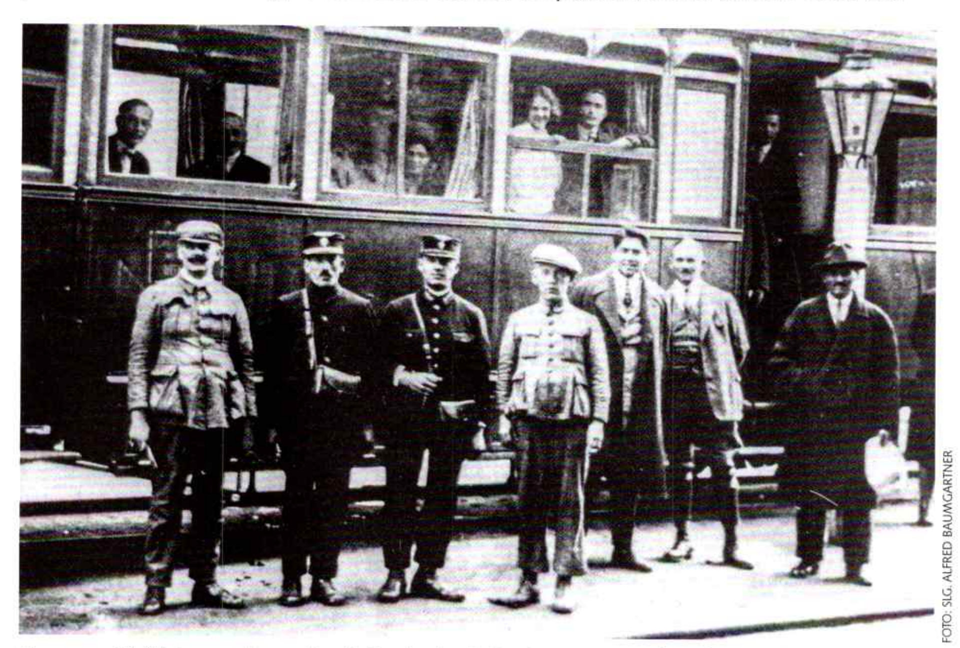
Bayern bauen in Österreich

Das Interesse der Österreicher an einer weiteren ostbayerischen Bahnanbindung hielt sich jedoch in Grenzen. Die österreichische Westbahn nach Salzburg mit ihrem Abzweig von Wels nach Passau gehörte der „k. k. privilegierten Kaiserin Elisabeth-Bahn". Sie befürchtete eine unnötige Konkurrenz durch die kürzere Strecke über Mühldorf. Deswegen war sie nicht bereit, eine Zweigstrecke von ihrer Passauer Linie aus nach Braunau zu errichten, um dort die zukünftige Simbacher Bahn auf der anderen Seite des Inns anzubinden. Auch der österreichische Staat wollte das Projekt nicht subventionieren, erklärte sich 1864 aber mit den Plänen einverstanden.

1865 erhielt schließlich ein Consortium unter Führung des bayerischen Politikers und Grundbesitzers Maximilian von Arco-Valley die österreichische Konzession, eine Anschlussbahn von Neumarkt an der Passauer Linie nach Braunau zu bauen. Nachdem in einem Staatsvertrag alle weiteren Details geklärt worden waren, begann 1868 der Bau der Strecke von München nach Simbach, im Jahr darauf auch der Bau der österreichischen Anschlussbahn nach Braunau. Für diese Strecke nach Braunau hatte sich aus dem Consortium eine eigene Aktiengesellschaft gebildet. Noch vor Eröffnung der Braunauer Bahn am 20. Dezember 1870 änderte die „Kaiserin Elisabeth-Bahn" ihre Meinung und kaufte die Gesellschaft auf, um die Verbindung nun doch selbst zu betreiben. Wenige Monate später, am 1. Juni 1871, ging auch auf baye-


FOTO: SLG. KARL BÜRGER

Vom Glanz früherer Zeiten ist nur noch wenig zu merken, als im Juli 1959 der Orientexpress über Mühldorf umgeleitet werden musste, bespannt mit einer Lok der Reihe 52.


FOTO: SLG. ALFRED BAUMGARTNER

Ein rares Bilddokument aus der Zeit, als der Orientexpress regulär über Mühldorf verkehrte: Bei der Grenzkontrolle in Simbach stellen sich 1896 Beamte und Passagiere in Pose.

Und noch einmal der Orientexpress auf Umleitungsfahrt: 218 356 und eine Schwestermaschine haben am 7. November 1982 bei Hörlkofen eine bunt zusammengewürfelte Garnitur am Haken.


FOTO: ANDREAS RITZ


FOTO: KARL BÜRGER

Keine Nebenbahn, sondern eine Hauptstrecke: Auf dem Weg von München nach Mühldorf durchquert ein einzelner Schienenbus am 22. November 1982 Walpertskirchen,



FOTO: ROBIN FELL/EISENBAHNSTIFTUNG

Viele Jahre lang bildeten preußische P8 das Rückgrat des Personenverkehrs. 38 2253 steht mit ihrem Zug 1961 im Bahnhof Mühldorf bereit.

rischer Seite die Bahn von München nach Simbach in Betrieb. Gleichzeitig wurde zwischen Braunau und Simbach die Brücke über den Inn eröffnet; dem durchgehenden Verkehr stand nichts mehr im Wege.

Orientexpress und Hofzüge

In den ersten Fahrplantabellen, die veröffentlicht werden, ist die Strecke als Teil der Verbindung Paris – Wien dargestellt, und als direkte Fortführung der Bahn von Ulm nach München. Für Fernreisende wurden nächtliche Courierzüge eingerichtet, die nur die erste und zweite Klasse führten. Sie hielten ausschließlich in Haidhausen (dem heutigen Münchner Ostbahnhof) und Mühldorf. Als 1883 erstmals der Orientexpress von Paris nach Konstantinopel verkehrte, nutzte er ebenfalls die Simbacher Verbindung, ebenso wie der Hofzug, mit dem Kaiserin Sisi ihre bayerische Heimat besuchte.

Doch gegen Ende des 19. Jahrhunderts begann der Stern der Simbacher Strecke zu sinken. Bereits 1869 hatte Bayern beschlossen, eine weitere Entlastungsstrecke für die Maximiliansbahn zu schaffen. Sie sollte von der Simbacher Strecke in Haidhausen abzweigen und über Grafing nach Rosenheim führen. Am 15. Oktober 1871, fünfeinhalb Monate nach der Simbacher Strecke, ging auch die Grafinger Strecke in Betrieb. Das gemeinsam genutzte Teilstück (der heutige Münchner Südring) wurde von vornherein zweigleisig angelegt; bis 1898 bauten die bayerischen Staatsbahnen auch die restliche Verbindung München–Rosenheim – Salzburg zweigleisig aus. Damit verlor die eingleisige Strecke über Simbach ihre Bedeutung als Fernverbindung; ab 1897 fuhr der Orientexpress regulär über Salzburg. Bis zu seiner Einstellung im Jahr 2009 kehrte er nur noch bei Umleitungen zurück, wenn die Rosenheimer Strecke nicht befahren werden konnte. Der Münchner Südring wird heute als Teil der Strecke nach Rosenheim gezählt. Nur der Name der Isarquerung in München erinnert an die Vergangenheit – sie heißt nach wie vor Braunauer Brücke.



Auch aus Umweltschutzgründen ist eine Elektrifizierung der Strecke nach Mühldorf, wie sie das Projekt Ausbaustrecke 38 vorsieht, dringend geboten.



FOTO: MATTHIAS MICHAELIS (3)

Noch immer ist das Bahnbetriebswerk in Mühldorf ein Mekka für Fans großer Diesellokomotiven vor schweren Zügen.

Ausbau gestern und heute

Zwar erhielt auch die Simbacher Strecke zwischen 1909 und 1911 ein zweites Gleis, es verlief aber nur auf dem rund 20 Kilometer langen Abschnitt von München Ost bis Markt Schwaben und diente vor allem dem Vorortverkehr im wachsenden Ballungsraum München. Ein weiterer Ausbau unterblieb, auch wegen des beginnenden Ersten Weltkriegs. 1970 wurde der Abschnitt bis Markt Schwaben elektrifiziert und 1972 in das neue Münchner S-Bahn-Netz integriert. Die übrige Strecke östlich von Markt Schwaben blieb weiterhin eingleisig und ohne Fahrdraht.

Hier setzt das Projekt Ausbaustrecke 38 an, das zwischen München und Mühldorf einen elektrifizierten zweigleisigen Ausbau vorsieht, der Geschwindigkeiten bis zu 200 Stundenkilometern ermöglichen soll. Kein kleines Projekt, wenn man bedenkt, dass Bahnhöfe wie Hörlkofen, Thann-Matzbach, Schwindegg und Weidenbach bis heute mit mechanischen Stellwerken ausgerüstet sind. Die Vorplanung ist mittlerweile abgeschlossen; aktuell beginnen die Entwurfsplanungen sowie erste Genehmigungsverfahren. Allerdings: Die Bundesbahndirektion München hatte bereits 1990 „erste Planfeststellungsverfahren" angekündigt und erklärt, „bei günstigem Verlauf der Genehmigungsverfahren und bei rechtzeitiger Bereitstellung der Investitionsmittel" könnte der Ausbau bis zum Jahr 2000 vollendet sein. Zumindest einzelne Teilprojekte wie das elektronische Stellwerk in Dorfen und die Umfahrung Berg am Laim wurden schon 2003 umgesetzt. Ein erster Abschnitt von Ampfing nach Altmühldorf ist seit 2010 zweigleisig.



Als Kraftpakete machten die ostdeutschen 232/233 nach der Wende der westdeutschen 218 ihr angestammtes Revier im Bw Mühldorf streitig.

Über die Tauern an die Adria

Von Mühldorf aus führt die Ausbaustrecke 38 allerdings nicht nach Simbach weiter, sondern über die sogenannte bayerische Tauernbahn nach Freilassing und Salzburg. Rund um die Simbacher Strecke waren im Laufe der Jahrzehnte verschiedene Nebenbahnen und Querverbindungen entstanden; 1908 verknüpften die Staatsbahnen zwei bestehende Lokalbahnen zur Verbindung Mühldorf – Freilassing. Die Strecke sollte vor allem als Zubringer für die österreichische Tauernbahn dienen, welche die kürzeste Verbindung von Salzburg an die Adria darstellte. Mit der Eröffnung der Tauernbahn 1909 kehrten deswegen reguläre Fernzüge auf die Strecke über Mühldorf zurück, allerdings nur für wenige Jahre; der Ausbruch des Ersten Weltkriegs beendete dieses Intermezzo.

Im Rahmen der Ausbaustrecke 38 soll nun auch die „Bayerische Tauernbahn" elektrifiziert und zweigleisig ausgebaut werden. Denn wie bereits vor 150 Jahren soll die Strecke über Mühldorf die Maximiliansbahn über Rosenheim entlasten und



FOTO: ROLAND WIRTZ

232 201 fährt am 28. April 2016 mit einem Güterzug in den Bahnhof Garching an der Alz ein. Die Formsignale gehören seit November 2021 der Vergangenheit an, im Zuge des Streckenausbaus wurde der Bahnhof umfassend modernisiert und umgebaut.

die Fahrzeit deutlich verkürzen. Noch immer ist die Verbindung über Mühldorf, sei es nach Simbach oder heute nach Freilassing, eine der kürzesten zwischen Paris und Bukarest, weshalb auch die Europäische Union großes Interesse an einem Ausbau zeigt.

Seit 2017 liegt das zweite Gleis auch zwischen Altmühldorf und Tüßling, im November 2021 ging das elektronische Stellwerk in Garching an der Alz in Betrieb und löste drei mechanische Stellwerke aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg ab. Insgesamt umfasst das Projekt Ausbaustrecke 38 eine Länge von 145 Kilometern, von denen bisher 103 Kilometer nicht zweigleisig sind. 166 Brücken, 23 Bahnübergänge und 19 Bahnhöfe müssen dabei umgebaut oder ganz neu erstellt werden. Ein Ausbau ist heute nicht mehr möglich ohne Schallschutzwände, Umweltstudien, landschaftspflegerische Begleitplanung und Biotop-Ausgleichsflächen für Reptilien und Fledermäuse. Um die Bürgerinnen und Bürger an der Planung zu beteiligen, wurde ein Infocenter in Mühldorf eingerichtet, das allerdings derzeit pandemiebedingt geschlossen ist.



217 014 und 217 017 mit dem vormittäglichen Güterzug von München Rbf nach Mühldorf, aufgenommen am 6. August 2008 kurz hinter dem Bahnhof Dorfen.

FOTO: GERHARD BAUER

Bedeutender Güterverkehr

Bedeutung hat der Ausbau auch für den Güterverkehr. Zwischen Burghausen, Trostberg und Waldkraiburg liegt das so genannte bayerische Chemiedreieck, das durch die Bahn nach Mühldorf und ihre Zweigstrecken erschlossen wird. Die ersten chemischen Betriebe hatten sich zu Beginn des 20. Jahrhunderts in der Region angesiedelt, so zum Beispiel 1911 die Bayerischen Stickstoffwerke in Trostberg und 1915 die heutige Wacker-Chemie in Burghausen. Der Beginn des Ersten Weltkriegs und der gestiegene Bedarf an Sprengstoffen und anderen Chemikalien ließ den Güterverkehr rasant ansteigen, ebenso im Dritten Reich und während des Zweiten Weltkriegs.

Auch im Wirtschaftswunderdeutschland florierte die chemische Industrie weiter. Während der Personennahverkehr in den 1960er- und 1970er-Jahren zunehmend vor sich hindämmerte und östlich von Mühldorf nur noch mit Schienenbussen bedient wurde, rollten tagtäglich bis zu 18 Ganzzüge über die Strecke, die das Chemiedreieck mit Standorten in Hamburg, Mannheim, Ludwigshafen oder Ingolstadt verbanden. Dazu verkehrten noch Übergaben und Nahgüterzüge. Bis heute ist der Streckenabschnitt Markt Schwaben–Ampfing eine der am stärksten befahrenen eingleisigen Strecken Deutschlands. Und bis heute wird der Güterverkehr ausschließlich mit Diesellokomotiven abgewickelt – in Zeiten von Klimawandel und Feinstaubdiskussionen im Grunde ein Unding.

Die „Mühldorfer 218"

Mitte der 1960-Jahre hatten die ersten Diesellokomotiven der V160-Familie die Dampflokomotiven im Personen- und Güterverkehr abgelöst. Im Personenverkehr waren bis dahin Maschinen der Baureihe 38^{10-40} vorherrschend gewesen, den Güterverkehr dominierten die Baureihen 50 und 64, letztere vor allem vor Nahgüterzügen. Aber auch die Baureihen 44 und sogar 01 waren auf der Strecke zu sehen. Zur V160 (spätere 216) und V162 (spätere 217) gesellten sich ab 1970 Loks der Reihe 215. 1972 schließlich kam die 218 – sie sollte für die kommenden vier Jahrzehnte wie keine andere das Bild der Strecke prägen, sowohl im Personenverkehr mit „Silberlingen" (n-Wagen) und Umbauwagen (B4yg) als auch in Doppeltraktion vor schweren Güterzügen. Vom Bahnbetriebswerk in Mühldorf ausgehend waren die „Mühldorfer 218" zudem in ganz Ost- und Oberbayern unterwegs.

Erst nach der Wiedervereinigung bekam die 218 Konkurrenz durch die Lokomotiven der Reihe 232/233 (ex-DR 132), deren Leistung die der 218 bei Weitem übertraf. Wo vorher zwei 218 notwendig gewesen waren, genügte eine „Ludmilla" oder „Russin", wie die unterschiedlichen Spitznamen der 232 in West und Ost lauteten. Konkurrenz bekam aber auch die DB AG und ihre Tochter DB Cargo durch private Eisenbahnunternehmen, für die das



FOTO: TOBIAS WINTERSTEIN

Die Zeit der Schienenbusse ist vorbei: Am 24. Februar 2021 fahren 640016 und 640029 bei Niederperach als RB27264 von Simbach nach Mühldorf.

Geschäft mit den Ganzzügen aus dem Chemiedreieck eine lukrative Einnahmequelle darstellte. Ab 2010 ersetzen dieselelektrische Lokomotiven der Reihe 247 allmählich die 218 und 233. Die 247, eine Variante der britischen Class 66/9, ist mit ihrem für deutsche Loks untypischen Design ein ungewohnter Anblick.

Die Rückkehr des Fernverkehrs

Auch der Personenverkehr erwachte aus seinem Dämmerzustand: Moderne Doppelstockzüge, bespannt mit Lokomotiven der Reihen 218 und 245, binden heute den Linienstern Mühldorf im Stundentakt an die Landeshauptstadt München an, von Mühldorf nach Simbach fahren größtenteils Triebwagen der Reihen 628 oder 640. Zwischen 2008 und 2012 kehrte nach 85 Jahren auch nochmal ein internationaler Fernzug auf die Strecke zurück: Gebildet aus Eurofima-Wagen der ÖBB und einer Diesellokomotive der österreichischen Reihe 2016, verband das D-Zug-Paar die oberösterreichische Landeshauptstadt Linz über Simbach mit München – umsteigefrei und ohne Lokwechsel. Die Verbindung war jedoch weniger ausgelastet wie erhofft, lediglich während des Oktoberfestes in München mussten Verstärkungswagen eingesetzt werden. So endete auch diese Episode. Eines ist aber sicher: Wenn die Ausbaustrecke 38 fertig ist, dann wird es auch wieder Fernverkehr durch Orte wie Hörlkofen geben. □

Max Voigtmann

Mit der Verbindung München – Linz kehrte von 2008 bis 2012 noch einmal ein Fernzug auf die Strecke zurück. 2016065 der ÖBB ist am 3. Januar 2012 bei Walpertskirchen in Richtung München unterwegs.

FOTO: KARL BÜRGER

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE

MINI-MARKT — VERKAUFEN
BÖRSEN — TAUSCHEN
MÄRKTE — SUCHEN



VERKÄUFE
TT, N, Z

Verkaufe TT Neuware, unbenutzt, originalverpackt, 2-3 Mon. alt. Tillig Gleise u. Weichen (elektr.) usw., Loks Kühn 111, 365, 650, Piko 150 (Sound) Tillig (Captr.), weiterhin Dosto DB Regio u. andere. Passende Lokdec. F. obige Loks. Neuwert = € 1.950,- VK kompl. € 1.150,- . Dieter Müller-Peppler Mo.–Sa. 10:00-12:00= 0641 52400 oder dimuepep@gmail.com

GESUCHE
TT, N, Z

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf IhrerSpur Z oder N Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort – bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Suche BR 44 Ep III N 1:160 von Minitrix, Fleischmann und Arnold. Meine Telefon Nr. 0173 3514682, Friedrich Lob, Bergausstr. 35, 12437 Berlin.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen, Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel. 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtmodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de G

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Ich kaufe Ihre TT, N, Z Modellbahn-Sammlung jeder Größenordnung. Erfahrene Bewertung Ihrer Sammlung mit seriöser Abwicklung. Markus Henning, Tel. 07146/2840182, henning@modelleisenbahn-ankauf.com G

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste bitte an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel. 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

VERKÄUFE
H0

Märklin Sondermodelle H0. Für Liste: M. den Hartog, Limbrichterstraat 62, 6118 AM Nieustadt, Niederlande. www.marco-denhartog.nl G

Eisenbahn Märklin digital H0, 395x240 mit Mittel-Gang, Gleis-Schaltstellpult (analog) und Möglichkeiten für Abstellbahnhof an der Wand. Herpa Lkw und Sondereditionen, Herpa Postmuseumshop, Brekina-Postmuseumshop, Modellautos Busch, Roco, Fahrzeuge DB-Shop Postmuseumshop Eisenbahn-Wagen (Märklin, Piko, Lima, Sachsenmodell, Elektrotren), Märklin M Gleis-

Material; Raum Stuttgart – nur an privat m@m-m.eu

Trix-Master-Profifahrpult 5520 neuwertig: € 139,-, Ersatzfernbedienung 5523, neu: € 49,-, Trix 22453, BR120, neuw.: € 99,-, Mä/Trix-Sounddec. für BR23+BR50. 40 je: € 59,-, ESU-Sound V3. 5 für BR 216 inkl. 100-Ohm-LS; € 59,-, ESU-Sound V3. 5 für BR216 inkl. 100-Ohm-LS; € 59,-, Lil 9103, BR 91+SB-Frauli, top: € 119,-, Bra0470, Köf2 top: € 79,-, Ro43242, BR01 + SAB-Fauli: € 159,- Ro 43262, BR44: € 119,- , Bra 43040, Te2/3, neu: € 139,-, Rivar. 1312, lim. württ. K, grünes SonderMo., neu: € 199,-, Mobil: 0172 2512824, rkaiser.buero@yahoo.de

Weinert Bausätze zum halben Preis H0 BR71 PWGS Dachkzl. sä. Sch. Bus H0m HSB Loks TW P- und Rollwagen Lanz Bulldog div. Ausführung. Viele Bauteile dazu Badger Airbrush 150 Zubehör, Bausätze Röwa u. Framustrain (Kittel TW) Fon 040 33388860.

Märklin-Freunde sind informiert mit Koll´s Preiskatalog Märklin 00/H0. www.koll-verlag.de Tel. 06172/302456 G

Diverse Modelle Fleischmann, Roco, Liliput (Wien), Lima, Trix in Original-Verpackung 2-Leiter-Gleichstrom, analog, nur probegelaufen. Liste gegen Rückumschlag. H.J. Pieper, Bahnhofstr 51, 38465 Brome. Kontakt: 05833-7338.

Suche und verkaufe: US-Messinglokomotiven z.B.: UP Big Boy von Tenshodo € 900 Santa Fe 2-10-4 Madam Queen € 500 DRG 06 001 von Lemaco € 1.200 Tel. 07181 75131 contact@us-brass.com

www.koelner-modell-manufaktur.de
Runde Tankstelle
Passantenschutz
Alte Feldscheune G



www.modellbahn-keppler.de G

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de G

www.modellbahnritzer.de G

www.mbs-dd.com G

www.lokraritaeten stuebchen.de G

www.Modellbau-Gloeckner.de G

www.carocar.com G

www.modellbahnshop-remscheid.de G

www.menzels-lokschuppen.de G

www.modelltom.com G

www.suchundfind-stuttgart.de G

www.jbmodellbahn service.de G

GESUCHE

H0

Kaufe Ihre Eisenbahnmodelle - Märklin, Trix, Roco, Fleischmann, Piko, Brawa usw. Komme persönlich vorbei. Eine seriöse Abwicklung ist garantiert. Tel. 0951/2 23 47 oder per E-Mail: die-eisenbahn-weber@t-online.de G

Suche BR 18-201 in Rot Spur H0 DC Gleichstrom Tel. 0174 1905647 oder e-mail: manfred.helm664@gmail.com.



Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Gleichstrom Sammlung / Anlage, Modellautosammlungen und Kleinserienmodelle. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

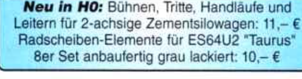
Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer Märklin H0 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Ich bin privater Sammler und kaufe Ihre Modelleisenbahn, auch bespielte Anlagen sowie Sammlungen. Barzahlung bei Abholung in D und A. Tel. 08066 884328 o. 0176 32436767. E-mail: frank.jonas@t-online.de

Anzeigenschluss
für Ausgabe 03/2022
ist der 10. 01. 2022















Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften ModellEisenBahner, MIBA und eisenbahn magazin veröffentlicht. Insgesamt erreichen Sie pro Monat eine Leserschaft von über 150.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:

GeraMond Media GmbH • Infanteriestraße 11a • 80797 München • Tel.: 089/130 699-528 Fax 089/130 699-529
Noch einfacher geht es per E-Mail an: selma.tegethoff@verlagshaus.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Für gewerbliche Anzeigen erhalten Sie nach Erscheinen eine Rechnung. Die Kennzeichnung einer gewerblichen Anzeige erfolgt durch ein „G" am Ende der letzten Zeile. Alle Preise sind Netto-Preise, nicht rabatt- und provisionsfähig! Erst nach Eingang Ihrer Zahlung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen
EUR 11,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen
EUR 16,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen
EUR 22,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Z, N, TT
- ☐ Gesuche Z, N, TT
- ☐ Verkäufe H0
- ☐ Gesuche H0
- ☐ Verkäufe Große Spuren
- ☐ Gesuche Große Spuren
- ☐ Verkäufe Literatur, Film und Ton
- ☐ Gesuche Literatur, Film und Ton
- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Verschiedenes
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börse, Auktionen, Märkte

Meine Anzeige ist eine:
- ☐ Privatanzeige
- ☐ Gewerbliche Anzeige

Bitte wählen Sie:
- ☐ Normaldruck
- ☐ Fettdruck komplett

Die gesamte Anzeige kostet in Fettdruck doppelt so viel wie eine normal gedruckte Anzeige.

Gewerbliche Anzeige: EUR 8,- pro Zeile + MwSt.
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen

Keine Haftung für fehlerhaft rubrizierte Anzeigen und Druckfehler.

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: €______

KEIN Bargeld oder Briefmarken!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die GeraMond Media GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen. Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
IBAN: DE31700700100756116000, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524/7914, mobil: 0175/7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de. G

Wir sind auf der Suche nach Modellbahnen, alle gängigen Spuren und Hersteller! Sowohl Sammlungen als auch Anlagen bundesweit und Ausland. Wir zahlen Höchstpreise bei Abholung! Wir bieten eine kompetente und freundliche Abwicklung. M. Krebsbach, Tel. 02762/9899645 oder E-Mail: mal-gmbh@gmx.de G

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel. 05251/5311831, info@gebrauchtmodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de G

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel. 07156/34787.

Suche Modelleisenbahnen jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, Mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel. 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@web.de – Danke.

HENICO KAUFT Ihre Wechselstrom- oder Gleichstrom Sammlung und Anlage. In jeder Größenordnung. Erfahrene Beratung und Bewertung vor Ort bereits in 3 Generation. Wir bauen Ihre Anlage auch ab. BARZAHLUNG und Abholung. BUNDESWEIT und im benachbarten Ausland. Henning OHG, Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de G

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Ankauf von Modellbahnen Spur Z-H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel. 02841/80353, Fax 02841/817817.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel. 07021/959601, Fax 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche für meine private Sammlung Messing- und Handarbeitsmodelle in den Spuren H0-H0m-0-1; Angebote bitte nur von privat. Tel. 0172/5109668 oder an ilona.k@live.de.

VERKÄUFE

Große Spuren

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel. 0201/697400, Fax 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de

Spur 0/0e div. Material für die „zweite Reihe“ zum Ausschmücken Fleischmann Magic Train mit Anlage Rei-Mo. Pola + Maxi. Lima, Rivarossi – Loks u. Waggons. Lima Schienen. Ca. 30 PKW/LKW 1:43. Figuren und Zubehör Preis VHB. Tel. 0171 1775102.

www.modellbahn-keppler.de G

www.modelleisenbahn.com G

www.modelltechnik-ziegler.de G

GESUCHE

Große Spuren

Wir suchen: Bockholt, Lemaco, Fulgurex, KISS, KM1, Fine Modell, Pein, J&M, WILAG, Twerenbold, Markscheffel & Lennartz, Lematec, Spies, Hochstrasser, Gysin Eurotrain, Gebauer, Schönlau, Metropolitan, Schnabel, Märklin. wir kaufendeineeisenbahn.com, 0157 77592733, 47803 Krefeld, ankaufeisenbahn@yahoo.com G

Bitte beachten Sie die Termine für die nächsten Ausgaben

Ausgabe	Erscheinungstermin	Anzeigenschluss
03/22	09. 02. 2021	10. 01. 2021
04/22	09. 03. 2021	04. 02. 2021

Suche LGB Zahnrad-lok Ballenberg gebraucht LGB 22470, 21470, 20410 oder 20471. Mail: hans-e.wobbe@t-online.de, Tel. 05187/956091.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524/7914, mobil: 0175/7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de G

Verschenken Sie kein Geld beim Verkauf Ihrer LGB oder Spur1 Sammlung / Anlage. Gerne unterbreiten wir Ihnen unverbindlich ein seriöses Angebot in jeder finanziellen Größenordnung. Persönliche Besichtigung vor Ort - bundesweit und im benachbarten Ausland. Freundliche Beratung und Einschätzung Ihrer Modellbahn ist für Heinrich Meiger seit 30 Jahren Routine. Gerne bauen wir die Anlagen auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Modellbahn-Ankauf-Verkauf-Erftstadt; Tel: 02235-468525, Mobil: 0151-11661343, meiger-modellbahn@t-online.de G

Liebhaber sucht teure Märklin-Blechspielzeuge aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons insbesondere an Schiffen, Bahnhöfen, Kiosken, Postämtern, Lampen, Autos und Figuren interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Beste Referenzen vorhanden; gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihr Angebot freut sich: Dr. Koch, Dürerstr. 28, 69257 Wiesenbach, Tel. 0172-83 800 85 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de

Suche alles von Märklin! Eisenbahnen aller Spurweiten, Dampfmasch. und Spielz. aller Art, Einzelst. oder Sammlg. Freue mich über jedes Angebot. Diskrete + seriöse Abwickl. M. Schuller 0831/87683 G

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel. 02235/9593476 oder 0151/50664379, info@meiger-modellbahnparadies.de G

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing… Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel. 07309/4105044, mobil 0151/43202457. E-Mail: j.baader@jubamo.de

VERKÄUFE

Literatur, Film und Ton

NEU: Onlineverkauf „bahnVideo/bahnVerlag": SHOP www.alphacam-video.de: 150 DVD Bahn u. Traktoren, Bahnlit., H0-Modelle. Neu: DpDVD Spessartrampe (bis 2017). Die Ahrtalbahn 1998-2010 kontakt@alphacam-video.de G

Verkauf MIBA von 2002-04-05-06-07-08-09-10-11-12 sowie eisenbahn magazin von 2004-06 und 2010. Des weiteren Eisenbahn Journale von Anlagenplanung Bahnhof-Bw usw. Alle Hefte Bestzustand, keine Risse-Eselohren- oder andere Beschädigungen. Zum Teil noch verschweißt. Fritz Reichold-Gründaugasse 1-63505 Langenselbold - Tel. 061843345.

Kostenlos an Selbstabholer Eisenbahn u. Modelleisenbahn Sammelwerke Hefte Sonderthemen und Eisenbahn u. Modellbahnbücher alles guter Zustand abzugeben. Naumburg/S. +49(0) 176 70473515.

www.bahnundbuch.de G

GESUCHE

Literatur, Film und Ton

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980, Angebot an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel. 06898/984333, Fax 06898/984335.















Wer hat Farb-Dias oder/und Negative von der schönen Dampfeisenbahn, die er verkaufen möchte? Gerne auch ältere Sachen! R. Stannigel, Tel. 0172/1608808, E-Mail: rene.stannigel@web.de.

VERKÄUFE
Dies und Das

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel. 034205/423077.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 40,- und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel. 02151/362797 (Mo.-Fr. von 15-18.30h)

www.nordbahn.net Qualität, Auswahl, preiswert G

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle G

www.menzels-lokschuppen.de G

www.d-i-e-t-z.de G

www.modellbahn-pietsch.com G

günstig: www.DAU-MODELL.de G

www.moba-tech.de G

Tierfiguren: www.Klingenhoefer.com G

www.wagenwerk.de Feine Details und Eisenbahnmodelle G

www.modellbahnservice-dr.de G

www.modellbahnen-berlin.de G

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1 www.hack-bruecken.de G

www.modellbahnzentrum-uerdingen.de G

modellbauvoth G

www.modellbahn-keppler.de G

www.augsburger-lokschuppen.de G

GESUCHE
Dies und Das

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB, usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Tobias Lämmle, Tel.: 07524/7914, mobil: 0175/7778002. E-Mail: anzeige@laemmle-modellbau.de. G

Suche zwecks Informationsaustausch Sammler/Kenner der Großmodelle (1:20) der Firma Sieck Modellbau. Diese Loks standen früher in Fahrkartenausgaben in Bahnhöfen und Reisebüros. Bin für alle Informationen dankbar. Rückmeldungen bitte an E-Mail: annedetlefgerth@aol.com.

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, große und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel. 07237/329048, mobil 0176/26733931, E-Mail: MU21@gmx.de

ANKAUF MODELLEISENBAHNEN Märklin, Roco, Fleischmann, Arnold, LGB etc. Gerne große Sammlungen. ALLE SPURWEITEN. Auch Abbau Ihrer Anlage. Seriöse Abwicklung mit Barzahlung. Henning OHG – Ankauf und Verkauf. Tel. 07146/2840181, ankauf@henico.de G

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel. 030/95994609 oder 0179/5911948.

Diskrete und persönliche Abwicklung von Sammlungsauflösungen und –reduzierungen von Modelleisenbahnen aller Spurweiten von Märklin Spur Z über H0 bis hin zu Märklin 1, wie auch HAG-Modellbahnen. Ich freue mich auf Ihre Kontaktaufnahme. Jörg Buschmann, München, tel. 089/85466877, mobil 0172/8234475, modellbahn@bayern-mail.de

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com.

Anzeigenschluss für Ausgabe 03/2022 ist der 10. 01. 2022

VERSCHIEDENES

Kleinanlagen N + Z, Kofferanlagen mit viel Rangieren und Arbeiten, Gebäude und Brücken in jeder Spurweite und Dioramen, Figurenanimationen Bausatzmontagen und Alterung von Hobbyprofi Roland. hansenrolando@gmail.com

13. Wiking N Katalog mit Modelle 1:160 mit 2319 Fahrzeuge, 880 Bilder auf 258 Seiten mit Sammlerpreise, Preis € 20,00 incl. Versand. Auch mit Verkehrsmodelle 1:200 Metall. Vorkasse, keine Schecks. Horst Fechner, Bornhagenweg 23, 12309 Berlin, Privat.

www.modell-hobby-spiel.de – News / Modellbahnsofa – G

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle G

www.modellbahnen-berlin.de G

URLAUB

Reisen und Touristik

Marienberg. OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 29,00/Pers., Speisen von € 7,00 bis € 10,00. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht G

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, Wald- und Wasserreich, von 1-9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,00 pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,00, Endreinigung € 10,00, mit eigenem Hofladen. Tel. 030/67892620, Fax 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel. 07443/8877, www. Ferienhaus-Freudenstadt.de

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel. 03943/40995100. G

BÖRSE

Auktionen, Märkte

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. Am So. 06.02.22 Lokschuppen Gilfershäuser Str. 12, 36179 Bebra von 10 bis 15 Uhr, am 02.04.22, 99096 Erfurt, Thüringenhalle, Werner Seelenbinder Str. 2 von 10 bis 15 Uhr, 16.01.22 und 10.04.22, 34246 Vellmar, Mehrzweckhalle Frommershausen, Pfadwiese 10, von 13 bis 17 Uhr. 30.01.2022, 04435 Schkeuditz, Globana Trade Center, Münchener Ring 2, 10-15 Uhr, Sylvia Berndt, Infos: Tel.: 05656/923666 (ab 18h), geschäftl.: 05651/5162, mobil: 0176/89023526, E-Mail: jensberndt@t-online.de, www.modellbahnboerse-berndt.de G

modellbahnbörse-berlin.de, jeweils von 10–14 Uhr Herzog 0173 6360000, 16.01.Bürgerhaus Neuenhagen, 23.01. Plauen Festhalle, 29.01. neue Welt Zwickau, 30.01. Alte Mensa Dresden 06.02. Stadthalle Chemnitz G

42. Internationaler Modellbahn-, Spielzeugtausch- und Markttag, Datum: Samstag. 05. Februar 2022, Ort: Dr. – Sieber-Halle, Friedrichstraße 17, 74889 Sinsheim, Uhrzeit: 10–16 Uhr. Eisenbahnfreunde Kraichgau e.V.,Tel.: 07261-5809, Fax: 07261-9111190,www.eisenbahnfreunde-kraichgau.de G

16.01.2022 Modellbahnbörse des MEC-Gernsheim, 10-16:00, Stadthalle, Tel. 06258 512760 G

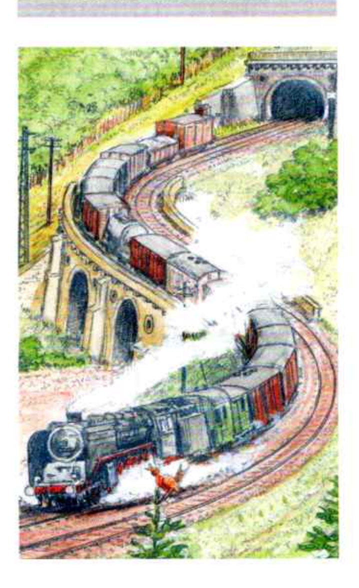
30.01.22: Modellbahnbörse BUTZBACH, Autos + Spielzeug, 10-16 h, Bürgerhaus, Gutenbergstr. 16, Info: 06033 7483390 - unter Vorbehalt! Geplant: mit TT-Modulanlage G

www.ingolstaedter-modellbahnmarkt.de Ankauf-Verkauf-Tausch. Neue Tel. Nr. 08404 9399930 G

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de G

Alle genannten Termine und Angaben ohne Gewähr! Bitte unbedingt vor Besuch beim Veranstalter rückversichern!

Anzeigenschluss für Ausgabe 03/2022 ist der 10. 01. 2022



Traum-Räumtag

Die winterliche Außerfernbahn im Allgäu: Strahlende Sonne und Schneegestöber aus der Fräse. Bilder des Kemptener Schneeräumzuges aus den 80er-Jahren animierten zum Nachbau der exotischen Fahrzeuge im Maßstab 1:87.



Neuschnee in Pfronten-Steinach am 27. Januar 1986: Je nach Exposition bedecken etwa 10 bis 30 Zentimeter der weißen Pracht Landschaft und Bahn. Eine Kemptener Köf III ist daher mit dem Räumgerät Nr. 17 angerückt, um der ganzen Sache Herr zu werden.



Kleinschleuder im Bau: Die Frästrommeln sind mit dem Rahmen der Schleudereinrichtung verspachtelt und verschliffen.



Auch im Nachbarbahnhof Pfronten-Ried musste an diesem Januar-Montag geräumt und gefräst werden. Die herrliche Wintersonne lässt die Arbeit als Spektakel wirken.

Das Allgäu liegt bekanntlich ziemlich hoch – wenn es mal schneit, dann dort. Wegen der Staulage am Alpenrand sind die Schneehöhen oft beachtlich. Die Bahn benötigt dort für den zuverlässigen Betrieb mehrere geeignete Schneeräummaschinen.

Die DB ließ daher durch die Bahnmeisterei Kempten in den 60er-Jahren ein weiteres Räumgerät bauen. Auf Vorbildfotos ist der damals in Kempten stationierte Schneeräumzug dokumentiert, gebildet aus einer Köf III, einem Windhoff-Gleishublader VG 80 und der Eigenkonstruktion, dem Räumgerät Nr. 17. Auf Letzterem wurden Beilhack-Schleuderaggregate als Vorbauschneeschleudern angebaut. Auf dem Kleinwagenanhänger (Kla) wurden eine Kabine und daran anschließend der Motor für den Antrieb der Schleuderräder angeordnet. Das Räumgerät konnte nicht aus eigener Kraft fahren. Die Schleuderaggregate wurden in einen Tragrahmen eingebaut, der angehoben und gesenkt werden konnte. Die Frästrommeln und Auswurfkamine ließen sich verstellen, damit der Schleuderführer den Schnee auf die geeigneten Seite werfen konnte.

Dieser Schneeräumzug wurde im Jahr 1993 im Eisenbahn-Journal gezeigt. Auf mich wirkten die Bilder so nachhaltig, dass ich beschloss, ihn mit eigenen Mitteln im H0-Maßstab für meine Modellbahn nachzubauen. Dort fanden sich bereits weitere exotische Schneeräummodelle, und das neue Projekt würde meine Sammlung bereichern, dachte ich. Bald schon begann ich mit dem Nachbau, allerdings erstreckte sich die Bauzeit bis ins Jahr 2009. Da ich nur die wenigen Bilder des damaligen Artikels kannte – die inzwischen im Internet zu findenden Bilder waren noch nicht verfügbar – blieb mir nur, anhand der Maße des Brawa-Modells eines Kla eine Zeichnung im Maßstab 1:87 selbst anzufertigen. Der H0-Anhänger bildet auch das Fahrwerk

Der Schneeräumzug fordert einen Nachbau

meines Räumgeräts. Das Modell ist kein exakt maßstäblicher Nachbau. Ich habe meine Fahrzeugansichten unter Verwendung mir bekannter Daten und Maße und über Vergleichsberechnungen anhand der in den Fotos erkennbaren Abmessungen erstellt. Diese wurden dann bezüglich Stimmigkeit und Gesamteindruck überarbeitet und dienten letztendlich der Bauteil-Fertigung. Gebaut wurde aus Evergreen-Profilen und Polystyrolplatten. Diese lassen sich mit der Modellbaukreissäge gut zuschneiden und einfach verkleben. Der Bau erforderte viel Schleifarbeit, etwa nach dem Öffnen der Kabinenfenster oder dem Verkleben, und eine dauernde Kontrolle anhand der Bilder. Wichtig waren für mich der Gesamteindruck, den ich ins Modell übertragen wollte und das Ziel, ein nicht alltägliches Bahndienstfahrzeug zu bauen.

Zunächst begann ich mit den beiden Schneeschleudern. Um die Schleudertrommeln herum entstanden in zahlreichen Schleif- und Spachtelvorgängen die trichterförmigen Zuführungen für den Schnee. Anfangs hatte ich nicht bedacht, dass die Autospachtelmasse mit ihrem Nitro-Anteil auch Verformungen an den dünnen Polystyrol-Materialien hervorrufen



Kabine und Schleudertrommeln sind über den Tragrahmen verbunden. Feine Details wie die Hydraulikzylinder zur Verstellung der Wurfrichtung sind angebaut.

Weitere Details folgen, hingewiesen sei auf die Inneneinrichtung, die Griffe an den Motorabdeckungen, die Auftritte und die Auspuffrohre des Antriebsaggregats.



Die ersten Lackierungsschritte sind erledigt: Goldgelb für den Aufbau, Rot für Schleuderschaufeln und -rahmen sowie die Auswurfkamine, Silber für das Dach.



Die Schleuder ist endgültig montiert, nachdem noch weitere Einzelteile ergänzt und Lackiergänge ausgeführt wurden.



Die Besatzung hat bereits den Führerstand eingenommen. Die Sonne als Fotolicht lässt alle Details des Fahrzeuges erkennen.

kann. So mussten einige dünnwandige Bauteile doppelt gebaut werden.

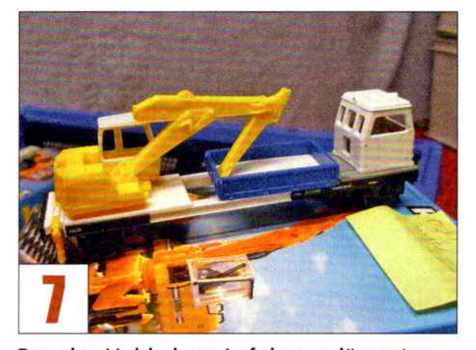
Nach den Schleudertrommeln folgte die Kabine, wobei zunächst die Fenster ausgesägt wurden. Erst dann verklebte ich die Kabinenteile und setzte Halbrundprofile zur Darstellung der Zierleisten an. Es folgten feine Messingdrahtgriffe und Bügel, die mit Sekundenkleber befestigt wurden. Immer wieder waren Schleifgänge und nochmalige Feinarbeiten am gesamten Modell nötig. Für den Innenraum fertigte ich ein Armaturenbrett und Sitze für das Personal. Die Verglasung erfolgte mit durchsichtigen Hemdkragenversteifungen. Die maßstäbliche Nachbildung der Schleuderscheiben forderte mich etwas, galt es doch, ein Evergreen-Rohr für einen Ring im richtigem Durchmesser ganz fein abzusägen. Das gelang erst nach mehreren Versuchen.

Bei der Lackierung setze ich neben der Airbrush immer feinste Pinsel ein, zudem viel Geduld und eine ruhige Hand. Für die

Eigenbau mit sehr viel Handarbeit

Nachbildung der Lüftungsgitter verwendete ich selbstklebende Folie. Alle Beschriftungen wurden gemäß der Fotos am PC entworfen, ausgedruckt und aufgeklebt.

Nun ging es an den Windhoff-Gleishublader. Dazu hatte ich leider keinerlei Pläne. Wieder mussten Bilder für den Bau herhalten und ermöglichten eigene Skizzen. Basis des Modells war der Bausatz eines OBW 10 von Conrad/Liliput. Der Bagger entstammt einem Kibri-Bausatz. Erste Proben zeigten, dass der Rahmen des Trägerfahrzeugs zu kurz war, um die Ladepritsche und den Bagger vorbildgetreu nachbilden zu können. Daher verlängerte ich den Rahmen mit Evergreen-Profilen. Unterhalb wurden



Bau des Hubladers: Auf den verlängerten Rahmen des Gleisbaufahrzeugs wurde der Bagger aus einem Kibri-Bausatz gesetzt.



Die Kabine aus dem OBW 10-Bausatz, die verkürzte Ladepritsche des Hubladers und der Oberwagen des Baggers fanden Platz.

MODELLFOTOS (9): WALTER EGER



Die Seitenansicht zeigt deutlich die Verlängerung des Rahmens. Auf der Baggerseite sind die Abstützeinrichtungen angebaut.



Das Räumgerät Nr. 17 steht im tiefen Neuschnee und wartet auf die schiebenden Fahrzeuge des Räumzuges.

COLLAGEN (3): WALTER EGER/ABP



Endlich sind die KöfIII und der Hublader eingetroffen, gekuppelt und können mit ihren Antrieben kräftig gegen den Schnee anschieben.

Das Vorbildfoto unten, im Jahr 1993 erstmals im Eisenbahn-Journal veröffentlicht, gab den Ausschlag für den Nachbau des Kemptener Schneeräumzugs, hier ausnahmsweise mit einer roten Köf der Epoche III.

Tanks für Diesel und Druckluft angebaut, außerdem die Schotterverteilkanäle an der kippbaren Ladepritsche. Damit kann beim Vorbild Gleisschotter gezielt am Gleis verteilt werden. Die Plattform auf dem Rahmen war der nächste Arbeitsschritt.

Der Bagger-Aufbau sollte auch maßstäblich wirken, doch der Oberwagen des verwendeten Liebherr-Baggers (eigentlich müsste es ein Atlas-Typ sein) erschien zu groß und musste angepasst werden. Der Oberwagen war zu massig, der Ausleger erschien zu lang, der gesamte Bagger wirkte überdimensioniert. Gezieltes Verkleinern mit der Modellbaukreissäge und Einkürzen von Baggerarm und Löffelstiel wa-

Ergänzung durch einen Oberbau-Motorwagen

ren angesagt – eine große Herausforderung, denn es galt, die Kabine zu erhalten und deren richtige Position wieder herzustellen. Schleifarbeiten folgten und ergaben das gewünschte Finish. Die Schotterschaufel entstand komplett im Eigenbau. Nach der Verklebung der modifizierten Teile ging es dann nochmals ans Schleifen.

Die folgende Grundierung aller Bauteile und die Airbrush-Lackierung in Goldgelb (RAL 1004) schlossen diesen Bauabschnitt mit etwa 25 Stunden Aufwand ab. Danach folgte der Zusammenbau, die Verglasung mit den Bauteilen aus den jeweiligen Bausätzen und das Anbringen feiner Details wie des Dreilicht-Spitzensignals am Bagger oder der Rangierergriffe. Die Antriebsmotor-Attrappe wurde einem Herpa-Ersatzteil-Set entnommen. So gelang es, den Unterflurmotor annähernd vorbildlich darzustellen.

Mein VG 80-Hublader hat keinen eigenen Antrieb, was ich in der Zwischenzeit etwas bedauere. Trotzdem kann er im H0-Schneeräumzug mitwirken und sich von der Köf III schieben oder ziehen lassen. Schade nur, dass er keinen Schnee laden kann. □

Walter Eger

VORBILDFOTOS (4): ANDREAS RITZ



Die Arbeit ist getan. Der kurze Schneeräumzug mit 332020, der Vielzweckgleisbaumaschine und dem Räumgerät Nr. 17 befindet sich am 27. Januar 1986 bei Oy-Mittelberg auf der Rückfahrt in Richtung Kempten.

Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaften (LPG) prägten die Landschaft in der DDR. Busch erweiterte sein Bausatz-Sortiment für dieses Segment mit neuen Lasercut-Modellen.

Die Silos der Genossen



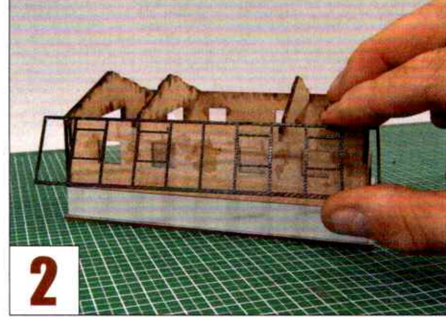
Ernst Busch gründete im Oktober 1955 in Mannheim einen der erfolgreichsten Modellbahnzubehör-Hersteller unserer Zeit. Die ersten beiden Jahre beschäftigte sich das Unternehmen mit der Produktion von pyrotechnischen Artikeln. Vielleicht liegt darin der Grund, warum heutzutage jedes Jahr ein wahres Feuerwerk an Neuheiten präsentiert wird.

Wie kaum ein anderer großer Anbieter spezialisierte sich Busch bei seinen sogenannten Themenwelten auf die ehemalige DDR, seien es Pkw- oder Lkw-Modelle, kleine Zubehörartikel oder die vielen authentischen Gebäudebausätze. Zum Thema LPG bietet Busch seit 2008 Zubehör an und erfreute damit die vielen Modellbahner, die DDR-Motive auf ihren Anlagen umsetzen. Mit dem Neuheitenpaket für das Jahr 2021 griff man dieses Thema erneut auf und erweiterte es deutlich.

Die Viernheimer bieten als Neuheit – sämtliche Bausätze sind für H0 und auch für TT erhältlich – unter anderem typische Hochsilos in beeindruckender Größe als Zweier-Set an. (H0: 1913, TT: 8767). Diese für Gras-Silage genutzten Hochsilos der Bauart HS091 wurden aufgrund ihrer hohen Baukosten nach und nach durch sogenannte Flachsilos abgelöst, prägten aber lange Zeit die DDR-Landwirtschaft. Da solche Hochsilos im Original von oben mit der Silage befüllt werden, bietet Busch

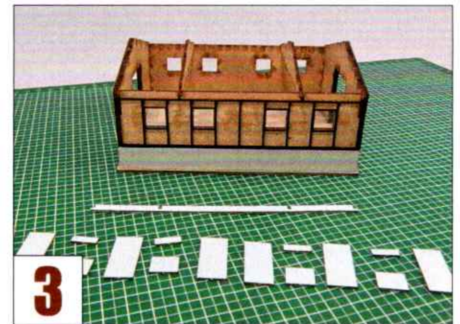


Busch lieferte im Jahr 2021 ein umfangreiches Neuheitenpaket mit sechs Bausätzen zum bereits 2008 gestarteten Thema LPG für die fiktive Ortschaft Buschheide aus.

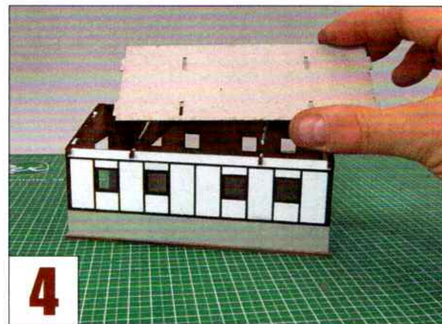


Das filigrane Fachwerk der Marienberger Halle lässt sich als passgenaues Wandelement einfach anbringen.

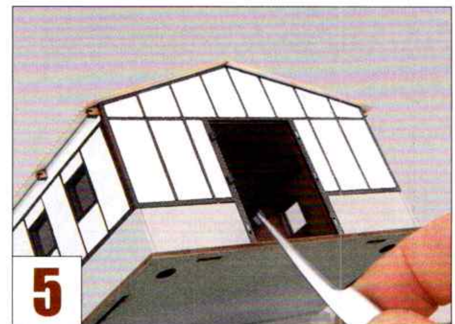
Passend zu den neuen LPG-Gebäuden bietet Busch im eigenen Sortiment zahlreiche Fahrzeuge an, mit denen sich DDR-Szenen perfekt nachstellen lassen. Modelle von Auhagen, Brekina und Herpa ergänzen das H0-Diorama.



Nach etwas Vorarbeit füllt man das Fachwerk schnell und einfach mit den mattweißen Wandelementen auf.



Als Grundträger für die Wellblechbedachung dienen Kartonplatten, die dem Gebäude zusätzliche Festigkeit verleihen.

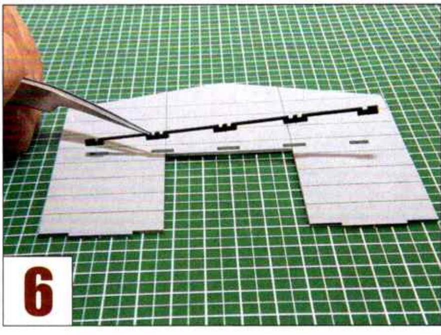


Die Tore der Halle sind mit funktionsfähigen Scharnieren ausgestattet und lassen sich daher auch bewegen.

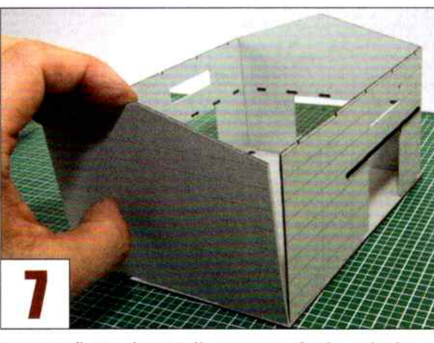

Die Befestigung mit Betonplatten reicht glücklicherweise nicht bis in die letzte Ecke des LPG-Hofs. So blieb ein schattiger Rastplatz für einen müden Genossen.

auch das entsprechende Zubehör an: Sowohl ein Annahmedosierer mit Auffahrrampen zum Entladen der Fahrzeuge (H0: 1914, TT: 8768) als auch der passende Bandförderer mit einer Gebläsenachbildung (H0: 1915, TT: 8769) sind jeweils in filigraner Nachbildung im Sortiment.

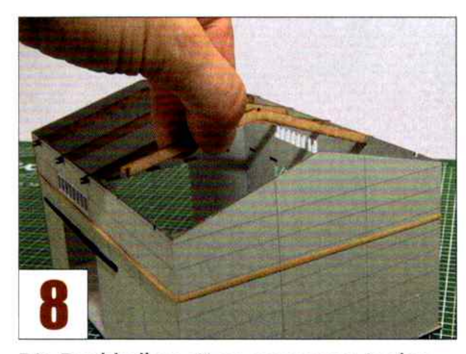
Ebenfalls neu ist eine Bergehalle zur trockenen Lagerung der Ernte (H0: 1911, TT: 8765). Etwas kleiner in den Dimensionen ist die „Marienberger Halle“ (H0: 1910, TT: 8759). Den Namen erhielt das Vorbild nach dem Hersteller, dem VEB „Vereinigte Holzindustrie Marienberg“. In solchen Hallen wurden Fahrzeuge untergestellt oder



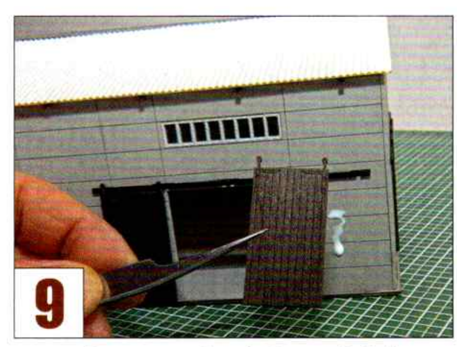
Bei der Fahrzeughalle werden Schiebetore verwendet. Diese können auch noch nach dem Zusammenbau angebracht werden.



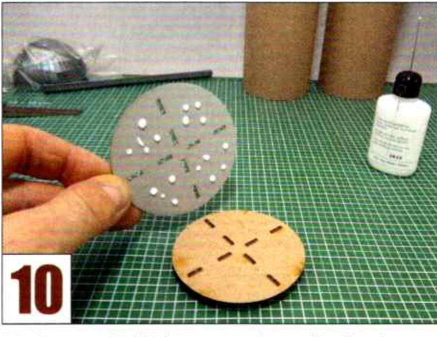
Der Aufbau der Hallen ist einfach gehalten. Daher eignet sich der Bausatz auch gut für Lasercut-Neulinge.



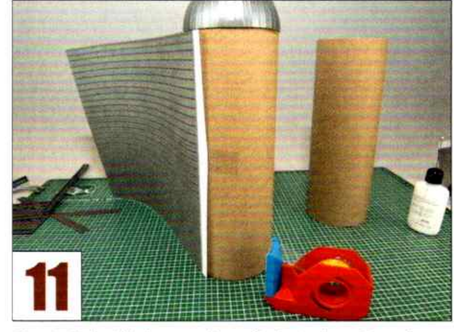
Die Dachbalken sitzen passgenau in den Aussparungen der Wände und geben dem Gebäude zusätzliche Stabilität.



Die Hallentore sind nicht beweglich, lassen sich aber in drei verschiedenen Positionen einbauen.



Mehreren Schichten ergeben die Bodenplatte der Hochsilos. Verwendet wurde Lasercut-Klebstoff von Faller.



Ein Stück Klebestreifen fixiert den Druckbogen mittig und richtet ihn aus, so dass er geradlinig verklebt werden kann.



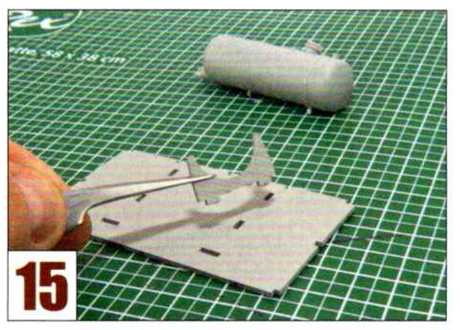
Anschließend fixiert man die Silo-Fassade mit einigen Gummibändern bis zum Abbinden des Klebstoffs.



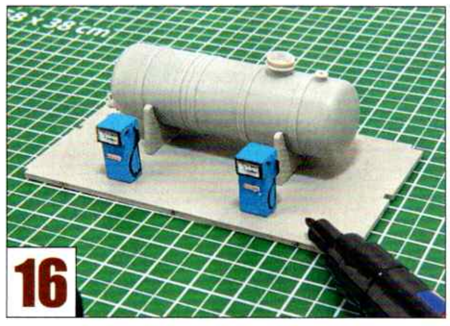
Etwas fummelig gestaltet sich der Zusammenbau der Aufstiege. Die vielen Kleinteile erfordern eine ruhige Hand.



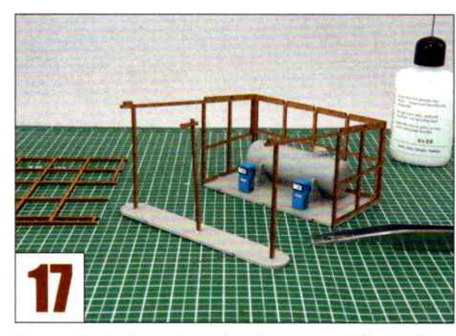
Auch die Bühnen am oberen Ende der Silos sind eine Herausforderung. Der Gesamteindruck ist die Mühe jedoch wert.



Der Kunststofftank der Tankstelle ruht auf zwei gelaserten Trägern. Es lohnt sich, dem Tank etwas Patina zu verpassen.



Mit etwas Farbe sollte man die Zapfsäulen behandeln. Die aus dem 3D-Drucker stammenden Teile gewinnen so an Plastizität.



Der aus Holz gelaserte Rahmenaufbau der Tankstelle wirkt sehr realistisch. An ihm werden Dach und Seitenwände verklebt.

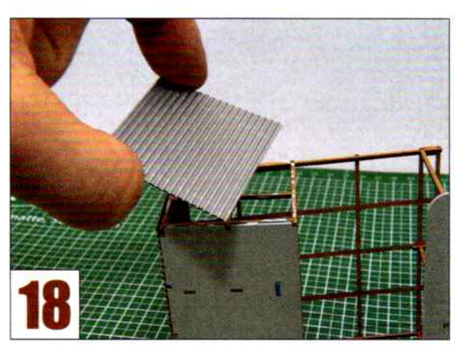
wichtiges Material trocken gelagert, das für den Betrieb der LPG notwendig war. Das LPG-Sortiment wird noch durch den Bausatz für eine passende Tankstelle (H0: 1912, TT: 8766) vervollständigt.

Die großen Gebäude lassen sich Busch-typisch relativ leicht und auch von Ungeübten zügig zusammenbauen. Begonnen habe ich mit den beiden Hochsilos, die im Kern aus zwei stabilen Papphülsen bestehen. Die bedruckten Kartonbogen für deren Außenhaut geben die Betonstein-Bauweise des Originals sehr gut wieder und benötigen im Gegensatz zum Dach nicht unbedingt eine Alterung. Beim Bekleben der Hülsen mit den bedruckten Bögen sollte man unbedingt auf einen geraden Ansatz achten, etwas Klebeband mittig am Anfangspunkt bietet eine gute Hilfe. Als etwas fummelige Arbeit erwiesen sich die langen, mit Absturzsicherungen versehenen Aufstiegsleitern. Dabei ist Geduld gefragt, schließlich muss man jeden der 17 Sicherungsringe einzeln an den Leitern verkleben. Ich verwende für solche Klein-

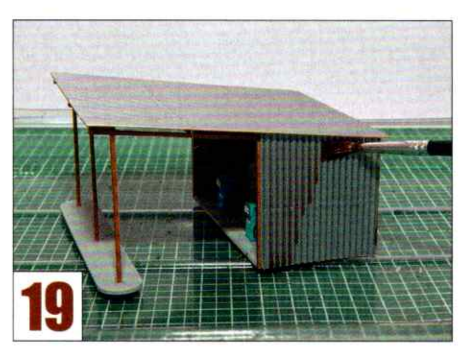
Die Silo-Türme fordern Geduld beim Bau

teile gerne den gut dosierbaren Lasercut-Klebstoff von Faller. Nach dem Zusammenbau geht es an das Altern. Dafür nutze ich stark verdünnte Farben von Revell, in diesem Fall das für viele Zwecke gut geeignete Lederbraun. Alternativ kann man sich auch mit Pigmentpulver den Farbton nach eigenem Geschmack mischen. Nach dem Auftragen der Farbe mit dem Pinsel sollte man das Fixieren der Pigmente, etwa mit Klarlack, nicht vergessen, damit die Alterung grifffest bleibt.

Die beiden Hallentypen für die LPG sind vom Grundaufbau sehr ähnlich. An der



Das Anbringen der Außenhaut, bestehend aus Wellblechnachbildungen aus Karton, ist im Handumdrehen erledigt.

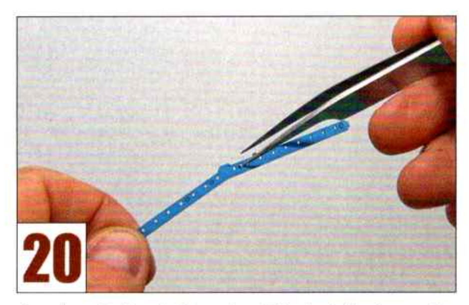


Damit das Ganze nicht nach Neubau aussieht, wird dem Modell mit etwas verdünnter Farbe der Glanz genommen.

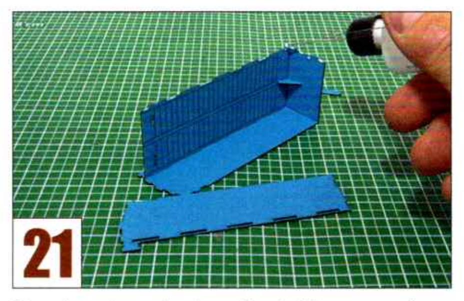
Marienberger Halle wird zusätzlich eine Fachwerk-Imitation angebracht. Am zügigsten gelingt dies, wenn man sich die zum jeweiligen Wandteil gehörenden hellen Ausfachungen bereits passend zurechtlegt. Dann kann man die Felder mit Klebstoff versehen und flott bestücken. Wenn gewünscht, sollte nun die Innenbeleuchtung und eventuell eine Außenleuchte angebracht werden. Auch eine Inneneinrich-



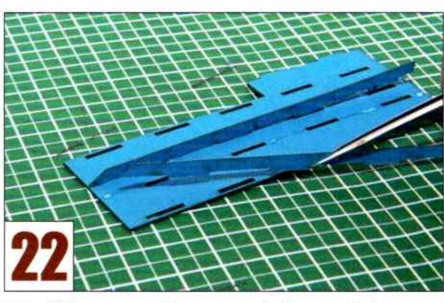
Die drei DDR-Kultfahrzeuge Barkas, Trabi und Schwalbe dürfen auf dem Diorama nicht fehlen. Im Hintergrund entschwindet eine V 15 auf dem Anschlussgleis der LPG.



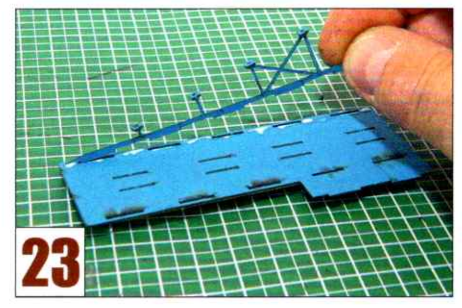
An den Seitenteilen der Förderbänder sollte man vor dem Zusammenbau die Löcher von gelaserten Reststücken befreien.



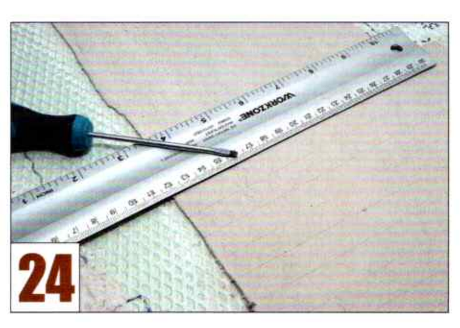
Der Annahmedosierer besteht aus wenigen Teilen und lässt sich zügig montieren. Er kann mit Streumaterial befüllt werden.



Die Führungsschienen auf den Auffahrrampen werden an der Innenseite montiert. Hinzu kommen noch graue Betonplatten.



Trotz des sehr filigranen Unterbaus sind die Auffahrrampen im Modell nach dem Zusammenbau sehr stabil.



Mit einem dünnen Schraubendreher werden die Gravuren zur Nachbildung von Betonplatten in den Gips geritzt.



Für ein realistisches Aussehen der Hofflächen folgte die Behandlung mit hellgrauer, verdünnter Dispersionsfarbe.

tung wäre denkbar, da man die Hallentore auch offen darstellen kann. Bei der Marienberger Halle sind diese sogar beweglich.

Der blaue Annahmedosierer sowie das Förderband mit Gebläse sind sehr filigran ausgeführt. Die Modelle sollten ebenso mit Pulverfarben etwas gealtert werden. Auch deren Zusammenbau gelingt leicht, denn die Passgenauigkeit ist sehr gut. Der Tankstellen-Bausatz mit Wellblechnachbildung verfügt über einen Tank. Auch dieser sollte unbedingt einige Betriebsspuren erhalten, bevor er im Blechverschlag verschwindet. Die beiden im 3D-Druck entstandenen Zapfsäulen sollten deshalb auch mit etwas Farbe behandelt werden. Ein schwarzer Lackstift, wie auf Bild 16 zu sehen, leistet dabei gute Dienste.

Betonplatten und Ost-Klassiker auf dem Hof

Nach dem Bau der Modelle sollte ein passendes Diorama entstehen. Die Hoffläche der Modell-LPG besteht aus Gips, in den eine typische Betonplattenstruktur graviert wurde. Anschließend wurde sie farblich etwas nachbehandelt. Eine große Auswahl an DDR-Kraftfahrzeugen mehrerer Hersteller sowie ein Gleisanschluss im Hintergrund des Dioramas durften nicht fehlen. Letzterer gibt der Szenerie einen passenden Abschluss. ☐ *Stefan Groß*



Die neuen Bausätze ergeben zusammen mit bekannten Fahrzeugen aus dem Busch-Sortiment ein stimmiges Abbild der DDR-Landwirtschaft.

FOTOS (29): STEFAN GROSS

Mit der Roco-Neukonstruktion erscheint, erstmals in Großserie, eine H0-Nachbildung der Baureihe 95 mit Neubaukessel und Ölfeuerung.

Die neue Bergkönigin

Über die Qualitäten der größten, für die preußische Staatsbahn beziehungsweise die DRG gebaute Tenderlokomotive zu berichten, hieße, Eulen nach Athen zu tragen. Fast jeder Eisenbahnfreund kennt die bulligen Maschinen, viele haben sie, meist eifrig fotografierend oder filmend, noch im Plandienst erlebt. Die Bergstrecken waren ihr Revier, in den letzten Jahrzehnten fast ausschließlich im Thüringer Wald. Auf der Strecke Sonneberg – Eisfeld waren die 95 zum Schluss noch zu erleben, bis sie im Jahr 1981 abgestellt wurden. Doch auch in den Jahren danach konnten noch viele Fans eine „Bergkönigin" vor Sonderzügen erleben. 95 027 blieb bis heute betriebsfähig erhalten, vier weitere Maschinen als Denkmalloks.

Von den 45 gebauten Loks kamen 31 Stück zur Deutschen Reichsbahn der DDR. Dort wollte man – anders als die Bundesbahn, die sich bald von der Splittergattung trennte – nicht auf die leistungsfähigen Maschinen verzichten. Zwischen 1966 und 1972 baute man 24 Loks auf Ölhauptfeuerung um, davon erhielten zehn außerdem einen Neubaukessel – leicht erkennbar an dem weggefallenen Speisedom. Eben diese Ausführung der 95 wählte man bei Roco als Vorbild und schloss damit eine Großserien-Lücke. Das Roco-Vorbild, 95 014, wurde im Jahr 1923 bei Borsig gebaut und verbrachte ihr Lokleben fast ausschließlich in Thüringen. Nur kurz währte der Einsatz auf der Rübelandbahn zwischen 1965 und 66. Anschließend war sie bis zur Ausmusterung wieder im Bw Probstzella zu Hause, wie viele Jahrzehnte zuvor.



Krachend durch den Thüringer Wald – das lässt sich nun mit der Roco-95 für die Epoche IV sehr trefflich in H0 nachstellen.



Der bullige, kompakte und kraftstrotzende Eindruck der 95 stellt sich aus jeder Perspektive im Modell ein. Auch beim Blick auf den Tender fallen zahlreiche zierliche Details und Anbauteile auf.

Was soll man sagen? Das Modell ist spitze. Die maßstäblich 87 mal verkleinerte 95 wirkt genauso wie die große, sie strotzt förmlich vor Kraft. Der dicke Kessel lagert massig, von den großen Wasserkästen eingefasst, auf dem Fahrwerk. Wo beim Vorbild ein Durchblick über den Rädern möglich war, ist er es auch im Modell. Der Antrieb der Roco-Lok ist hinter dem höheren Teil der Wasserkästen versteckt. Ein Blick

Das filigrane Gestänge besteht teilweise aus Metall (Stangen), teilweise aus Kunststoff. Auch die Radsätze wirken sehr gut, insbesondere durch die tadellose, vorbildgerechte Lackierung.

Ein Spitzenmodell eines eindrucksvollen Vorbilds

unter die Wasserkästen offenbart viel von der kompakten Dampflok-Technik des Vorbildes, seien es die fünf Luftbehälter, schräg verlaufende Ventil-Achsen oder beispielsweise die Spindel zur Umstellung der Steuerung. Am besten wirken die Fahrwerksdetails, aktiviert man die LED-Triebwerksbeleuchtung. Auch das oberhalb der Fensterkante freigehaltene Führerhaus mit nachgebildeter Stehkesselrückwand lässt sich illuminieren. Die Digitalfunktionen machen ohnehin das Salz in der Suppe aus, beschäftigt man sich mit dem Modell. Der Sound wirkt sehr gelungen, zusammen mit dem dynamischen Rauchausstoß kommt

Beste Detaillierung und perfekte Modelltechnik

Stimmung auf. Nur der typische Viertertakt des Auspuffschlags könnte, vergleicht man ihn mit Vorbild-Tonaufnahmen, etwas runder sein, vielleicht gelingt den Entwicklern noch ein Update. Alle anderen Soundfunktionen sind tadellos und stimmig.

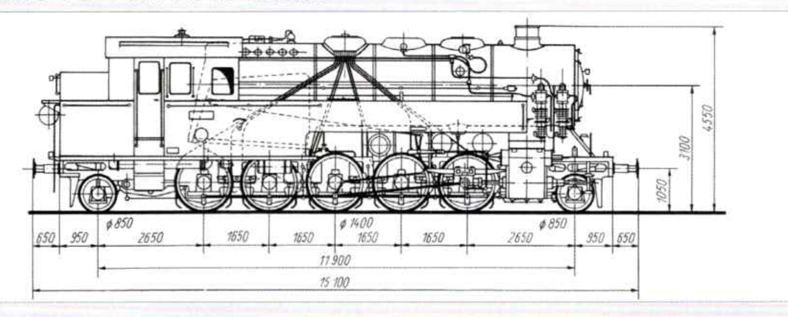
Ohne zugeschaltetes Fahrgeräusch schleicht die 95 absolut ruhig und taumelfrei über die Gleise, nichts stört den Genuss. Das Fahrwerk ist so konstruiert, dass auch Unregelmäßigkeiten im H0-Gleisbau toleriert werden: Zur Seitenverschiebbarkeit der inneren drei Kuppelradsätze kommt die Art der Lagerung: Radsatz zwei, drei und fünf sind um die Loklängsachse kippbar und federnd höhenbeweglich. Da mit Ausnahme des dritten Radsatzes alle Räder auf beiden Polen den Strom abnehmen, gibt es, unterstützt durch den Pufferkondesator, während der Schleichfahrt keine Aussetzer.

Fazit: Die etwas längere Konstruktionszeit – die 95 wurde schon im Jahr 2020 als Neuheit angekündigt – hat sich zweifellos gelohnt. Die Roco 95 ist ein rundum gelungenes Modell, ein weiteres Beispiel für den herausragenden Stand der heutigen Modellbahntechnik. Freilich hat dies alles seinen Preis, der aber heute von allen Herstellern verlangt werden muss, um die hohen Entwicklungs- und Herstellungskosten decken zu können. Trotzdem erhält man einen sehr hohen Gegenwert, die Roco-95 wird jede Sammlung und jede Anlage bereichern. ☐ *abp*

MESS- UND DATENBLATT



Baureihe 95 von Roco in H0



ZEICHNUNG: MEB-ARCHIV

STECKBRIEF

Hersteller: Roco
Bezeichnung: 95 1014 der Deutschen Reichsbahn, Neubaukessel und Ölfeuerung
Nenngröße: H0
Artikelnummer: 71096
Stromsystem: Gleichstrom
Konstruktionsjahr: 2021
Gehäuse/Fahrgestell: Kunststoff/Metall
Gewicht: 388 Gramm
Preis: 554,90 Euro (UVP)

ELEKTRIK

Funktionen: 25 Digitalfunktionen für Sound, Licht und dynamischen Raucherzeuger
Stromabnahme: Zwölf Räder

MECHANIK

Antrieb: Vom Motor mit Schwungmasse über Schnecken-/Stirnradgetriebe auf vorletzten Kuppelradsatz, andere Kuppelradsätze über Stangen, zwei Haftreifen

SERVICE

Gehäusedemontage: Führerhaus und Sanddom abnehmen, Schraube lösen
Zurüstteile: Pufferträgerdetails, Ätzschilder
Bedienungsanleitung: Sehr ausführliches Begleitheft mit vielen Zeichnungen, CV- und Ersatzteillisten
Verpackung: Sehr sicher in Klarsicht-Vitrine
Andere Versionen: 71095 (DC, analog), 79096 (AC, digital)

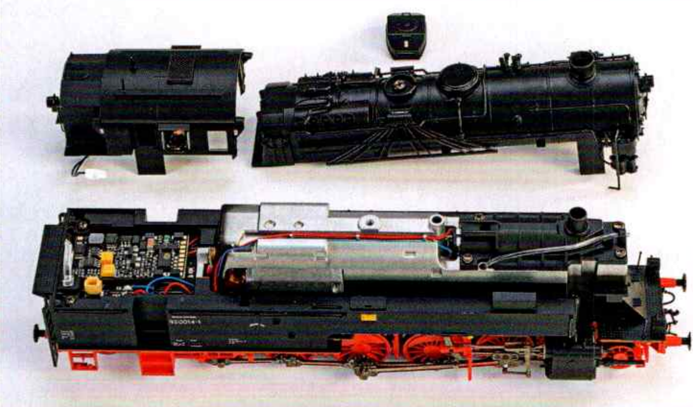
Fahrwerte	Spannung	v_0 (km/h)
v_{min}	Fst. 1	<1
v_{max}	Fst. 28	67
$v_{max\ Vorbild}$	Fst. 27	65

Maßvergleich (mm)	Vorbild	1:87	Modell
Länge über Puffer	15100	173,6	173,5
Treibraddurchmesser	1400	16,1	16,0
Kuppelachsstand	6600	75,9	75,9



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Insbesondere die Heizerseite zeichnet sich durch eine Vielzahl freistehender und dünner Leitungen und viele Anbauteile am Kessel aus.



Das Führerhaus (dort liegt der Decoder) und der Kessel lassen sich abnehmen, weiter sollte man das Modell nicht zerlegen.



Die Licht-Funktionen bereichern das ICE 4-Modell erheblich: Führerstands-, Fahrpult- und Innenraumbeleuchtung lassen sich aktivieren, letztere sogar wie beim Vorbild in zwei weißen Farbstimmungen.

In Göppingen nahm man sich die Zeit für eine gründliche Vorbereitung des neuen ICE-Flaggschiffs für H0. Nun wurden die ersten Modelle des ICE 4 ausgeliefert.

Weißwurscht 1 zu 95

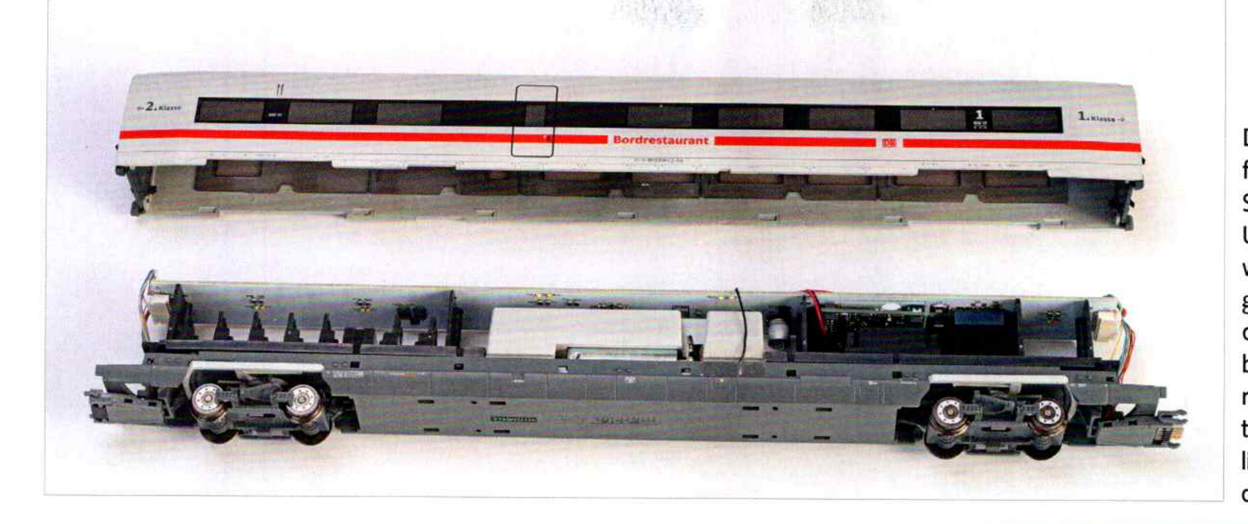
STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39714
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Im Wagen mit Bordrestaurant auf vier Radsätze, vier Haftreifen
- **Gewicht:** 502 Gramm (Antriebswagen)
- **V_{min}:** 3,5 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 249 km/h bei Fst. 128
- **Ausstattung:** Innenbeleuchtungseffekte; Führerstands- und Fahrpultbeleuchtung, Stromabnehmer heb- und senkbar;
- **Zurüstteile:** keine
- **Preis:** 749 Euro (UVP Fünfer-Set)

Die Umsetzung der inzwischen auf deutschen Gleisen allgegenwärtigen ICE-4-Garnituren ins Modell ist keine leichte Aufgabe. Die Triebzüge bestehen aus zahlreichen unterschiedlichen Bauarten für End- und Zwischenwagen, teilweise als angetriebene sogenannte Powercars, ansonsten ohne Antrieb. Die „rasenden Weißwürste" sind mittlerweile sieben- oder zwölfteilig und seit Mai 2021 auch als dreizehnteilige „XXL"-Einheiten unterwegs. Alle tragen neben den höchst unterschiedlichen Bauartnummern der Einzelwagen eine Triebzugnummer.

Märklin entschied sich für den Triebzug 9010 als Vorbild, eine zwölfteilige Einheit, die seit dem 5. September 2017 unterwegs ist. Um einen solchen Zug für die eigene H0-Anlage umsetzen zu können, ist zunächst die Fünfer-Grundgarnitur zu erwerben. Im Dezember 2021 sollte der einzelne Ergänzungswagen (43725) erhältlich sein. Erst im Jahr 2022 folgt ein dreiteiliges Ergänzungsset (43724). Für einen zwölfteiligen Zug müssten also vier der Ergänzungswagen erworben werden, die dann aber alle dieselbe Betriebsnummer trügen. Vermutlich werden die Absatzzahlen der Ergänzungen deutlich geringer als die der Grundeinheit ausfallen, denn die sich ergebenden Zuglängen sind kein Pappenstiel: Etwas mehr als eineinhalb Meter sind es für die Grundeinheit. Für einen (vorbildfreien) neunteiligen Zug aus allen angebotenen Märklin-Wagen wären es schon gute 2,7 Meter. Vorbildgerecht zwölfteilig misst der Triebzug 9010 bei Märklin 3,62 Meter. Wohlgemerkt bei Modellen, deren Längenmaßstab vom Hersteller mit 1:95 angegeben wird. Dies unterscheidet das ICE 4-Angebot aus Göppingen grundle-





Der Antrieb befindet sich im Speisewagen: Unterhalb des weißen Metallgehäuses liegt der Motor, nebenan im Bereich ohne Fenster (das Gehäuse liegt verdreht) der Lautsprecher.

gend von dem maßstäblichen aus Sonneberg. Beim Betrachten der schon auf den ersten Blick überzeugenden Fahrzeuge fällt die Verkürzung kaum auf, wohl, weil die Wagenlänge in etwa einem unverkürzten 26,4-Meter-Schnellzugwagen entspricht.

Die Modellausführung des ICE kann rundum überzeugen. Die Kunststoffgehäuse zeigen trotz des glatt wirkenden Vorbilds eine Vielzahl an feinen Gravuren, beispielsweise die Wartungsklappen oder Lüftungsgitter. Nur schwarz aufgedruckt sind die Türdichtungen sowie der Spalt an den Fronten der Endwagen. Gleiches gilt für die Nachbildung der sehr engen Gitter der Klimanlagen auf dem Dach. Die Bedruckung insgesamt gibt keinerlei Grund für Beanstandungen, ebenso die Passgenauigkeit der Fenster. Um die Fahrt in engen Radien zu ermöglichen, sind über den Drehgestellen kleinere oder (bei den Endwagen) größere Gehäuseausschnitte beweglich ausgeführt, die notwendigen Spalte sind aber erfreulich schmal. Auch ein angenehm geschlossenes Zugbild ist dank der kulissengeführten Kurzkupplungen gegeben.

Gelungenes Äußeres und durchdachte Technik

Märklin bietet seinen ICE mit digitaler Vollausstattung an. Insbesondere die Beleuchtungsfunktionen machen Freude und wirken sehr realistisch. Ein Blick in die (beleuchtbaren) Führerstände zeigt als Attraktion helle Instrumente, die Innenbeleuchtung der Wagen lässt sich kalt- oder warmweiß einstellen. Ein weiteres Highlight sind die beiden beweglichen Einholmstromabnehmer (leider mit etwas plumpen, zu groß ausgefallenen Wippen), die sich unabhängig heben und senken lassen, untermalt von den passenden Geräuschen. Auch der Fahrsound und diverse Durchsagen erinnern diejenigen Modellbahner, die selbst mit der Bahn reisen, an die Wirklichkeit am Bahnsteig. Die Fahrwerte des ICE erweisen sich als absolut vorbildgerecht.

Insgesamt ist der Märklin-ICE eine schöne Bereicherung des H0-Fuhrparks, durch die etappenweise Auslieferung wird vielleicht auch die Anschaffung längerer Züge erschwinglich. □ *abp*

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Die gesamte ICE-Garnitur ist über zuverlässige, kulissengeführte zehnpolige Kupplungen durchgängig elektrisch verbunden, um die Digitalfunktionen zu gewährleisten.

Bereits nur fünfteilig könnte der Märklin-ICE so manches kürzere H0-Bahnsteiggleis überfordern: 151,5 Zentimeter sind nötig zwischen den Grenzzeichen.

ACME legte schon einige Varianten der deutsch/tschechischen Mehrsystemlok auf – nun kommt die authentische Nachbildung der ersten DR-Maschine, der 230 001.

Die erste von 20 „Knödelpressen" wich in einigen Details von den Serienmaschinen ab. Alle wurden sorgsam im Modell umgesetzt.

Proto-Presse



Eine der beiden schön detaillierten Lokfronten ist bereits ab Werk zugerüstet und mit vollständigen Schneeräumern ausgestattet.

Nur eine der 20 Zweisystemloks, die von Škoda an die DR geliefert wurden, ist eine echte Epoche-IV-Maschine: 230 001 wurde im April 1988 in Dresden in Dienst gestellt. Im selben Zeitraum erhielt auch die ČSD ihre erste Prototyp-Lok, die 372 001. Die 19 Serienloks für die DR und 14 Maschinen für die ČSD folgten erst ab 1991, nach der „Wende", und gehören folglich bereits in die Modellbahn-Epoche V. Schon ab 1992 liefen sie unter der neuen Baureihen-Bezeichnung 180, hauptsächlich zwischen Dresden und Děčín auf der schönen Elbtal-Strecke.

Der Prototyp unterschied sich (vor der später erfolgten Angleichung) in einigen Punkten von den Serienloks. Äußerlich erkennbar sind die zwei einzelnen Griffstangen unterhalb der Frontfenster, die abweichende Anordnung der Führerstandsnummern und der Beschilderung sowie eine andere Bauart der Stromabnehmer-Wippen. Im Jahr 1994 wurde 180 001 beim Hersteller auf 160 km/h Höchstgeschwindigkeit umgebaut, 2001, ein Jahr nach der Umlackierung in Verkehrsrot, als erste 180 abgestellt. Im Jahr 2003 erwarb die ČD die Lok. Dort als 371 201 bezeichnet, erhielt sie im Jahr 2009 den Namen Gottlieb und 2014 zur „Innotrans" noch einen Anstrich in den tschechischen Nationalfarben.

Bei ACME scheute man den Aufwand nicht, auch den Einzelgänger unter den Knödelpressen im Maßstab 1:87 umzusetzen und berücksichtigte alle genannten



Der Blick aufs Dach zeigt die vorbildgerechte Anordnung aller Bauteile und die beim Prototyp anders ausgeformten Wippen der Einholm-Stromabnehmer.

Abweichungen. Herausgekommen ist ein rundum gelungenes Modell der so markanten E-Lok. Das Gehäuse zeigt sich scharfkantig graviert und bildet alle Details der Vorbildlok richtig ab. Griffstangen, Scheibenwischer und Steckdosen sind angesetzt, einzig das Signalhorn muss der Käufer selbst anstecken. Angenehm ist, dass eine Lokseite bereits zugerüstet ist, das kommt vielen vorbildorientierten Modellbahnern entgegen. Auch beim Blick auf das Dach hinterlässt die 230 einen vorbild-

Ansprechende Umsetzung einer markanten Einzelgängerin

gerechten Eindruck, die durchaus kompliziert angeordnete Hochspannungstechnik ist richtig umgesetzt. Nur die Leitungen aus Kunststoff hätten einen Tick dünner ausfallen können. Die Stromabnehmer lassen sich nur sehr hakelig ausfahren. Der hellgrau lackierte Bereich des Fahrwerks macht mit detailreichen Drehgestellen und feinen Speichenradsätzen ebenfalls eine gute Figur. Vorsicht: Rüstet man die beiliegenden Nachbildungen der Sandfallrohre zu (man muss sie innen am Gehäuse verkleben), ist ein Abnehmen eben dieses Aufbaus kaum mehr möglich. Achtung, auch die E-Kabel an den Fronten sind bei dieser Aktion bruchgefährdet.

Farbgebung und mehrfarbige Bedruckung sind tadellos ausgeführt, die Beschilderung (Kunststoff-Plättchen) ist mit flexiblem Klebstoff befestigt. Die Führerstände sind freigehalten und eingerichtet, der Lokführer ist noch nicht zugestiegen.

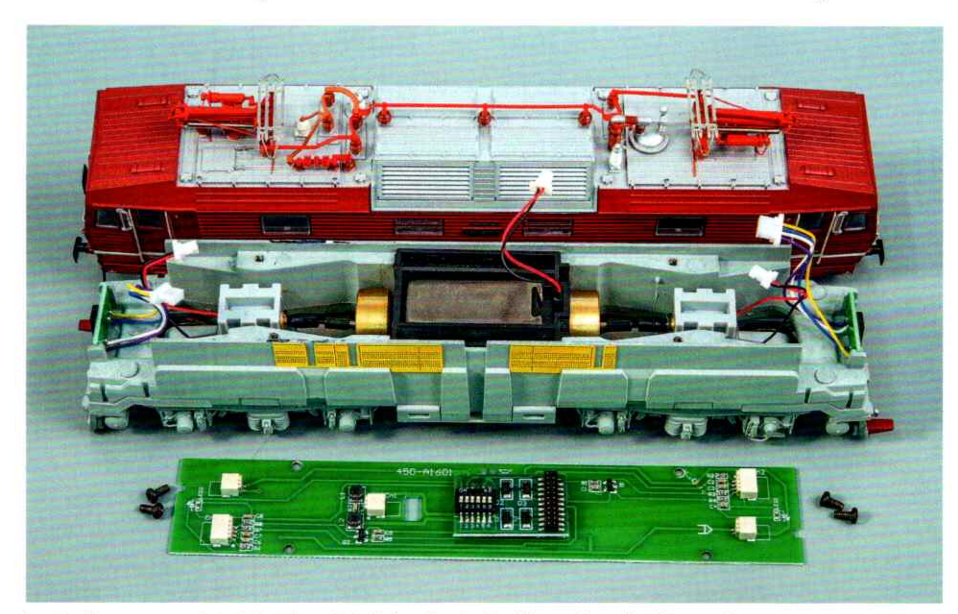
Die technische Ausstattung des Modells wirkt eher einfach, nimmt man andere aktuelle Produkte als Vergleich. Ab Werk ist der Weiß-Rot-Lichtwechsel mit LED geboten, auf der Platine sitzt ein Mikro-Schalter zur Abschaltung von Spitzen- und Schlusslicht je Lokseite. Der Sound-Einbau ist vorbereitet, der Lautsprecher findet im Batteriekasten zwischen den Drehgestellen seinen Platz. Die Fahreigenschaften


FOTOS: ABP

Die rechte Lokseite unterscheidet sich deutlich: Dort sind, auch im Modell, die markanten Lüftungsgitter angeordnet.

sind sehr ausgewogen. Die knappe, bebilderte Anleitung ist nur auf Italienisch und Englisch verfasst, trotzdem sollte alles verständlich sein.

Wer seine 230 001 mit einer passenden Zuggarnitur ergänzen will, dem sei das ACME-Set 55271 empfohlen. Es enthält den „Zug der Zukunft", den Sonderzug der DR zum Jubiläum „150 Jahre Fernbahn Leipzig – Dresden" aus dem April 1989. Es besteht aus einem Komfortwagen 1. Klasse und drei solchen der 2. Klasse. □ *abp*



Im Lokinneren zeigt sich übersichtliche Technik: Über dem kräftigen Motor mit zwei Schwungmassen liegt die Platine, die mit fünf Steckverbindungen verdrahtet ist.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ACME
- **Bestellnummer:** 60540
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor mit zwei Schwungmassen, alle Radsätze; Haftreifen beiliegend
- **Gewicht:** 408 Gramm
- **V_{min}:** 1,5 km/h bei 1,0 V
- **V_{max}:** 125 km/h bei 12 V
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel weiß/rot
- **Schnittstelle:** MTC21 – NEM 660
- **Zurüstteile:** Einseitig bereits zugerüstet
- **Preis:** 239 Euro (UVP)

Exklusiver Exot

Mit dem VT 92.5 erhalten die Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs dieses Jahr ein ganz besonderes Fahrzeug als H0-Miniatur. Wir haben uns das exklusive Modell einmal genauer angesehen.



Dass es sich beim VT92 501 um ein besonderes Fahrzeug mit großer technikgeschichtlicher Bedeutung handelt und die Wiederaufarbeitung des Originals daher mehr als lobenswert ist, wurde bereits in unserem Vorbild-Beitrag auf Seite 30 dieser MEB-Ausgabe kurz und knapp dargelegt. Doch auch im kleinen Maßstab handelt es sich um etwas Bemerkenswertes – nämlich um eine bemerkenswert schöne H0-Nachbildung aus dem Hause Märklin!

Schon auf den ersten Blick wird klar, dass sich die Göppinger in Bezug auf die Übertragung der sphärischen Kopfform ins Modell allergrößte Mühe gaben, die mit wirklich hervorragend getroffenen Proportionen auch sichtbar belohnt wurde. Der gesamte Triebwagen-Aufbau besteht dabei aus einem fein gravierten, massiven Zinkdruckgussteil. Eine Meisterleistung ist die Umsetzung der Fronstfenster; einschränkende Hilfskonstruktionen, welche die vorbildhafte Wirkung trüben, wie man sie beispielsweise noch von älteren Modellen wie dem Schienenbus kannte (Fenstereinsätze mit sichtbarem Spalt), sucht man am VT 92.5 vergebens. Alles wirkt im wahrsten Sinne wie aus einem Guss. Auch die Fenster selbst sitzen passgenau, die Rahmen sind wie beim Vorbild so gut wie unsichtbar. Sämtliche Details wie die Griffstagen aus Metalldraht sind extra angesetzt.

Hinsichtlich des Formenbaues hat man sich allergrößte Mühe gegeben: Die Proportionen sind perfekt, Schwachstellen wie unterbrochene Fensterstreben sucht man vergebens.

Das Modell überzeugt in Proportionen und Details

Intelligent gelöst wurde auch der Bereich der Fahrzeugschürze: Die Verkleidungen über den Drehgestellen schwenken bei Kurvenfahrt radial aus, in der Geraden ist der verbliebene Spalt kaum zu erkennen. Die verkleideten Puffer können für die Vitrine gegen solche in korrekter Höhe getauscht werden. Der angetriebene Lüfter über dem Motorraum ist eine nette Spielerei. Den einzigen echten Wermutstropfen stellt der gar zu schlicht geratene, einfarbige Inneneinrichtungs-Einsatz dar.



Macht auch im Maßstab 1:87 eine gute Figur: Der VT 92 501 erscheint zuerst als Insider-Modell im komplett roten Lackschema, das er von 1955 bis 1966 trug.



Die Lüfterrad-Abdeckung wurde aus fein ausgestanztem Blech gefertigt. Darunter befindet sich der angetriebene, lastabhängig geregelte Ventilator.

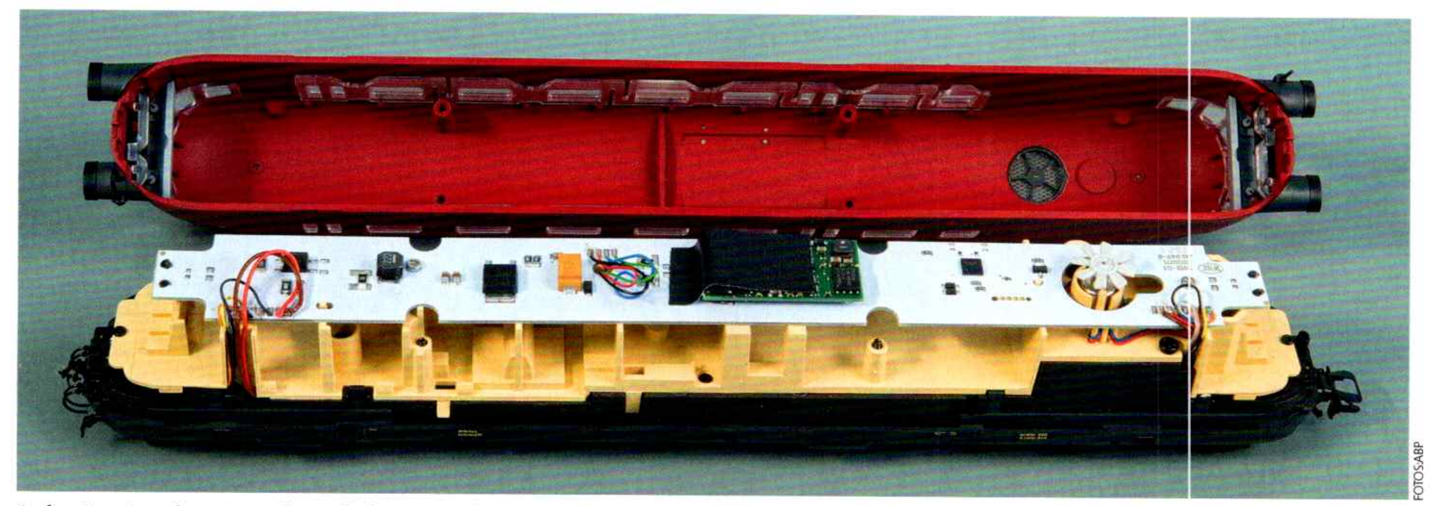
Der Motor sitzt unter der Inneneinrichtung und überträgt seine Kraft auf das auch beim Vorbild alleinig angetriebene vordere Drehgestell. Die Fahreigenschaften des VT 92.5 sind als durchaus ordentlich zu bezeichnen, bei abgeschaltetem Sound ist der Antrieb praktisch nicht zu hören. Die Regeleigenschaften bedürfen ebenfalls keiner Beanstandung, und die Schwungmasse sorgt für einen ausreichenden Auslauf. Das Getriebe wurde gut auf das Modell abgestimmt, die Höchstgeschwindigkeit wird nur in moderatem Maß überschritten. Auch die Soundfunktionen sind so umfangreich wie von Märklin gewöhnt, leider klingt der Diesel recht monoton.

Unter der Artikel-Nummer 41327 wird von Märklin als Ergänzung noch ein Eilzugwagen-Set angeboten, mit dem sich eine typische Zuggarnitur aus der Zeit um 1956 nachbilden lässt, wie sie auf dem Vorbildfoto von Seite 31 zu sehen ist. Die Innenbeleuchtung dieser Waggons kann vom VT aus über die stromführende Kurzkupplung separat digital geschaltet werden. Und auch an die Gleichstromer wurde gedacht: Trix-Insider erhalten ihren VT 92 501 unter der Artikel-Nummer 25692 und das Wagen-Set unter der 23507 zu den selben Konditionen wie bei den Wechselstrom-Modellen. Für die Zweileiter-Fraktion wäre eine nur mit Digitalschnittstelle versehene Version allerdings oftmals ausreichend, gerade bei Modellen, die es so nur aus Göppingen gibt. Vielleicht erkennt man dort auch dafür in Zukunft die Marktchancen.

Als Fazit kann man festhalten, dass ein solch überzeugendes Modell wie dieses des exklusiven Exoten VT 92.5 selbst den fern der freudigen Spielbahnerei stehenden Finescale-Freaks gefallen dürfte, sollte es eines Tages in einer anderen Ausführung – vielleicht im schicken Ursprungslack wie auf Seite 30 zu sehen? – für alle Interessenten erhältlich sein. □ *Alexander Bergner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 39692
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf ein Drehgestell des Triebwagens
- **Gewicht:** 381 Gramm
- **V_{min}:** 1,8 km/h bei Fahrstufe 1
- **V_{max}:** 172 km/h bei Fahrstufe 28
- **V_{max}(Vorbild):** 120 km/h bei Fst. 23
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiger Lichtwechsel und Innenbeleuchtung
- **Zurüstteile:** Tauschbare Frontschürze
- **Preis:** 399 Euro (UVP)



FOTOS: ABP

Aufgeräumt und wartungsfreundlich, wie es die meisten Märklin-Modelle nun mal sind, präsentiert sich auch das Innere des VT 92 501.



Stadlers Gigant

Die Eurodual der Baureihe 159 vereint Elektro- und Dieselantrieb in einer leistungsfähigen Lok. Sudexpress bringt den sechsachsigen Kraftprotz nun auf die H0-Gleise.

Der Bau von sechsachsigen Lokomotiven betraf in den vergangenen Jahren in Deutschland nur den Diesellokbereich. Viele Privatbahnen nutzen solche Fahrzeuge für schwere Züge und konnten damit neben dem Hauptlauf auch die Rangieraufgaben bei der Be- und Entladung erfüllen. Dass die alleinige Dieseltraktion jedoch kein Zukunftsmodell ist, erkannte die Havelländische Eisenbahn AG (HVLE) schon vor vielen Jahren und fand mit Vossloh in Valencia einen Hersteller, der eine sechsachsige Zweikraftlok entwickelte, mit der man schwere Baustoffzüge, eine der Hauptaufgaben der HVLE, ziehen konnte. Mit dem Kauf von zehn Loks der Baureihe 159.0 ermöglichten die Havelländer den Bau und die Zulassung der als Eurodual bezeichneten Baureihe. Seit Frühjahr 2020 sind die ersten Loks zuverlässig in Betrieb (siehe MEB 5/2020). Mittlerweile gehört das Herstellerwerk zum Stadler-Konzern. Die Schweizer haben alle nach der HVLE-Bestellung gebauten Loks mit dem firmentypischen Design der Lokfronten versehen.

Der portugiesische Hersteller Sudexpress brachte die Eurodual nun in H0 heraus. Mit unterschiedlichen Formen wurden sowohl die HVLE-Loks als auch die später verkauften Vorbilder realisiert. Analog zum Vorbild konnte auch Sudexpress auf seine H0-Nachbildung der Euro 4000 zurückgreifen. Chassis und Antrieb stammen vom vorhandenen Modell, alle sichtbaren Teile des Gehäuses und des Fahrwerks wurden aber neu konstruiert. Für den Test stand uns das Modell der HVLE-159 001 zur Verfügung. Die komplexe Kopfform der Lok und die Rundungen am oberen Lokkasten wurden exakt getroffen. Die aus Metall geätzten Lüftungsgitter und freiste-

Auf dem Dach sind die Hochspannungsausrüstung, die Lüfter, der Abgas-Schalldämpfer und die E-Bremse korrekt und detailreich nachempfunden.



Mit ihren fast 27 Zentimetern Länge ist die Eurodual auch im Maßstab 1:87 eine imposante Erscheinung und wie gemacht für lange H0-Züge.

henden Griffstangen verleihen dem Modell ein hochwertiges Aussehen. Die formtechnisch aufwendigen fünf Dachsegmente wurden perfekt gestaltet. Die Hochspannungsausrüstung über den Führerständen ist ebenso korrekt nachempfunden wie die Kühlerlüfter, der Schalldämpfer und die E-Bremse. Auch dort findet man geätzte Gitter und viele freistehende Anbauteile. Das Gehäuse ist spaltfrei montiert und konturenscharf im richtigen Farbton bedruckt. Im Bereich des Fahrwerks setzt sich die ge-

Imposantes Vobild als hochwertige H0-Umsetzung

lungene Gestaltung fort. Auch die Drehgestelle, der Transformator und die Tanks in Lokmitte sind bedruckt und mit Anbauteilen versehen. Positiv: Viele der winzigen Details liegen als Ersatzteile bei.

An das Chassis gelangt man, indem das Gehäuse durch Spreizen über den Drehgestellen nach oben abgenommen wird. Die Kabel für die Beleuchtung sind auf der Platine gesteckt. Eine Montagehilfe garantiert das korrekte Aufsetzen des Gehäuses. Unter dem Dach findet man die Motoren der Dachlüfter und Vorbereitungen für nachrüstbare bewegliche Stromabnehmer, die in Zukunft als Zubehör lieferbar sein sollen.

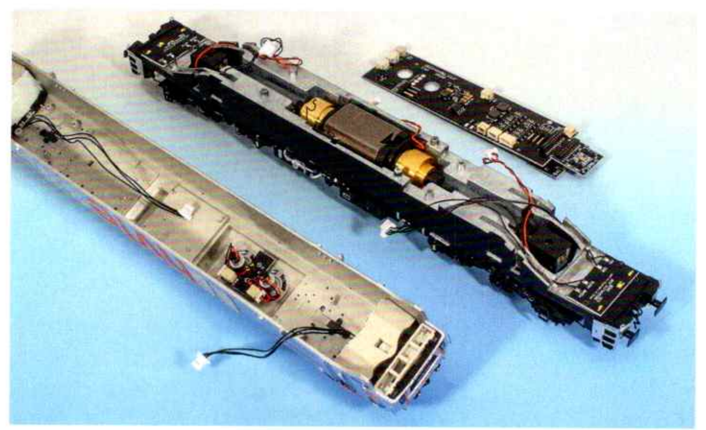
Angetrieben wird das Modell über einen starken Motor und Kardanwellen auf die Stirnradgetriebe in den Drehgestellen. Sechs angetriebene Radsätze und zwei Haftreifen verleihen der Lok sehr hohe Zugkraft. Das Modell verfügt über eine MTC21-Schnittstelle, über welche zusätzliche Lichtfunktionen, die Kühlerlüfter und Stromabnehmer bei einer Digitalisierung ansteuerbar sind. Die entsprechenden Anschlüsse befinden sich bereits auf der Platine. Der Einbauraum für einen Lautsprecher ist ebenfalls vorhanden.

Das Testmodell lässt sich sehr feinfühlig steuern, die Getriebeübersetzung ist so ausgelegt, dass die Geschwindigkeiten innerhalb der NEM-Vorgabe liegen.

Mit der Eurodual bietet Sudexpress ein exzellentes Modell zu einem moderaten Preis an. An den Verkaufserfolg des Vorbildes werden die vielen bereits angekündigten Varianten sicher anknüpfen können. Bei weiteren Auflagen sollten die Kabel in der Lok aber so verlegt sein, dass Berührungen des Antriebsstrangs ausgeschlossen sind und die geätzten Lüftergitter haltbarer verklebt werden. □ *Sebastian Koch*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Sudexpress
- **Bestellnummer: S1590011**
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit zwei Schwungmassen über Kardanwellen/Stirnradgetriebe auf alle Radsätze, 2 Haftreifen
- **Gewicht:** 592 Gramm
- **V_{min}:** 4 km/h bei 2,2 V
- **V_{max}:** 120 km/h bei 10,4 V (142 km/h bei 12 V)
- **Beleuchtung:** Lichtwechsel weiß/rot
- **Zurüstteile:** Pufferträgerdetails
- **Preis:** 280,50 Euro (UVP)



Durch Spreizen lässt sich das Gehäuse abnehmen. Die Lüfter sind bereits angetrieben, die Montage eines beweglichen Stromabnehmers ist vorbereitet. Die Kabelverbindungen sind steckbar ausgeführt.



FOTOS: SEBASTIAN KOCH

Auch der Modellbahner hat den Vorteil, die wahrlich imposante Lok auch auf nicht elektrifizierten Strecken einsetzen zu können.

Mit einer überraschenden Neuheit kam ESU noch kurz vor Weihnachten in die Modellbahn-Läden. In den vorweihnachtlichen MEB schaffte sie es aber leider nicht mehr: Die KG 230 B in H0.

Baby-Deutz



Fünf Lampen und ein runder Lüfter – das muss eine KG 230 B sein. Die Front des ESU-Modells überzeugt.

Diese Lok ist wirklich putzig und wirkt in ihrer großzügig bemessenen Schachtel beinahe ein wenig verloren. Aber da das Modell aus dem Hause ESU kommt, darf man auch von so einem kleinen Gefährt einiges erwarten und gespannt sein, was die Neu-Ulmer alles in der 87-fachen Verkleinerung der Deutz-Lok des Typs KG230 B (s. Seite 34) unterbringen konnten.

Die Liste der Modell-Features ist beeindruckend: Von der höhenverstellbaren Digitalkupplung über den Raucherzeuger bis zu einem umfangreichen Soundpaket und einer Vielzahl an Lichtfunktionen inklusive Führerpult- sowie Fahrwerksbeleuchtung und Bremsfunken wurde beinahe das gesamte Repertoire an digital schaltbaren Funktionen in dem nur knapp zehn Zentimeter langen Modell untergebracht.

„Sollten wir nicht langsam einen Antrag für eine neue Lok stellen?" – „Nee, die funktioniert noch tadellos. Mal schauen, ob das neue ESU-Modell in 40 Jahren auch noch so gut läuft wie unsere Nummer 1."

Neben all den Spielwert-erhöhenden Maßnahmen haben sich die ESU-Konstrukteure auch beim Äußeren mächtig ins Zeug gelegt: Das metallene Gehäuse ist sauber graviert. Zahlreiche freistehende Handläufe und mehrere geätzte Details wie Trittstufen und Lüftergitter werten das Modell erheblich auf. Eine Vielzahl von angesetzten Details am Fahrzeugrahmen schmückt den H0-Winzling. Gerade das vermeintlich einfache Fahrwerk ist einen intensiven Blick wert. Die Lampeneinsätze mit sauber aufgebrachten Chromringen sind angenehm zierlich. Nicht zuletzt spendierte man der Kleinlok sogar Federpuffer. Und wenn man so viel Liebe ins Detail steckt, darf's am Ende nicht an der Lackierung scheitern. Angenehm seidenmatt und fehlerlos wurden die Farben aufgespritzt, die wenigen Aufdrucke sind perfekt lesbar.

Die Rangierlok ist rundum perfekt nachgebildet

Wie bei ESU üblich, liegt dem Modell ein steckbarer Schleifer für den Betrieb auf Wechselstromanlagen bei.

Die kleine Baby-Deutz fährt butterweich über die Gleise und bleibt selbst bei Minimalgeschwindigkeit dank eines Pufferkondensators auf keiner Weiche stehen. In Fahrstufe 28 erreicht der B-Kuppler eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h. Das ist beinahe doppelt so schnell wie das Vorbild, wirkt aber auf der Anlage nicht als Raserei. Wer es vorbildnäher mag, drückt F8 und schickt die Lokomotive in den Rangiermodus. In diesem reicht es in der höchsten Fahrstufe lediglich für 34 km/h.

Die KG230B ist mit einer Digitalkupplung, die mit zahlreichen Kupplungen anderer Hersteller harmoniert, ausgestattet. Das Abkuppeln funktioniert tadellos, vorausgesetzt die Waggonkupplung ist hinreichend leichtgängig; eventuell muss man auch die Höheneinstellung anpassen.

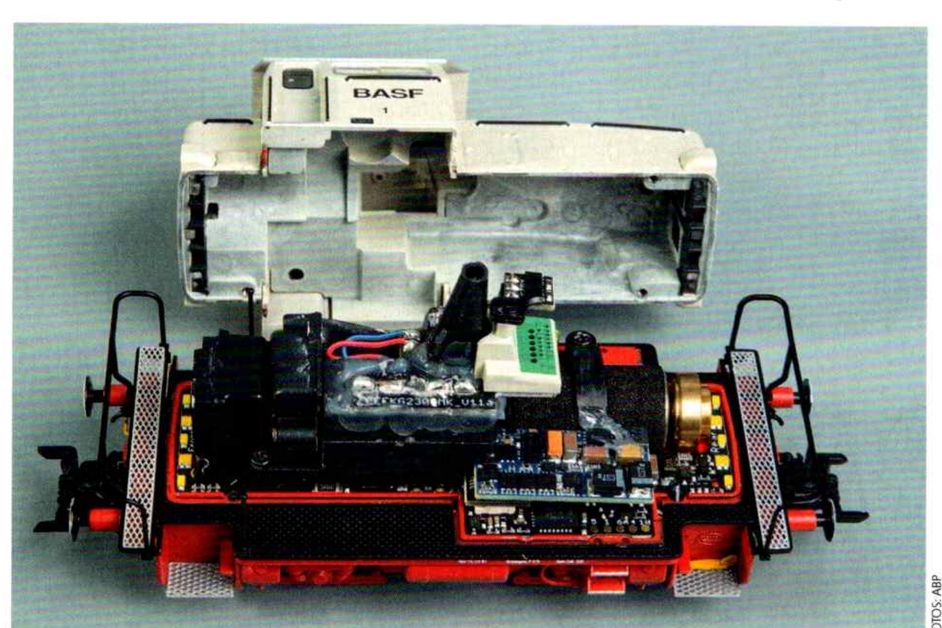
Der Motorensound ist kräftig und auch die vielen Zusatzgeräusche sind deutlich vernehmbar. Sehr schön sind die zahlreichen Lichtfunktionen wie Spitzenlicht, Fahrwerks-, Führerstands- und Führerpultbeleuchtung. so macht das Fahren und Rangieren bei gedimmtem Licht noch mehr Freude. ☐ *al*



Die Detaillierung der 1:87-KG 230 B ist ganz große Klasse. Die zahlreichen freistehenden und angesetzten Teile inklusive Hemmschuh bereichern das Modell.



Die geätzten Laufgitter glänzen ein wenig, aber ihre Feinheit ist überzeugend. Wer es mag, könnte sie ein wenig brünieren und ihrer Leuchtkraft berauben.



FOTOS: ABP

Es ist wirklich beeindruckend, was die ESU-Konstrukteure alles unter dem kleinen Gehäuse verstauten, inklusive Rauchentwickler, Lautsprecher und Motor mit Schwungmasse.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ESU
- **Bestellnummer:** 31432
- **Gehäuse/Fahrwerk:** Metall
- **Antrieb:** Vom Motor mit Schwungmasse auf zwei Radsätze; Pufferkondensator zur Überbrückung stromloser Abschnitte
- **Gewicht:** 156 Gramm
- **V_{min}:** 1 km/h bei Fst. 1
- **V_{max}:** 65 km/h bei Fst. 28
- **Zubehör:** steckbarer Schleifer für Wechselstrombetrieb, Pipette zum Einfüllen von Dampföl
- **Preis:** 429 Euro (UVP)



In mehreren Merkmalen eine seltene Vorbildvariante: Die Epoche-IV-Lok zeigt Lamellen-Lüftungsgitter und ein ungeteiltes Seitenfenster.

Sie war in den Sommerneuheiten 2018 versteckt: Eine formneue E 40 der Bundesbahn als grüne Epoche-IV-Maschine von Minitrix.

Arbeitstier in Varianten

Man könnte wohl fast behaupten, bei 879 gebauten Exemplaren der E 40/140 gäbe es genauso viele unterschiedliche Varianten. Der Beweis ist nicht erbracht, doch von Lüftungsgittern, Lampen, Seitenfenstern, Regenrinnen, Farbgebung und Beschriftung sind so viele Versionen und insbesondere Kombinationen bekannt, dass die Übersicht schwer fällt. Ein Tipp: die Seiten zu den Bauartunterschieden auf „www.bundesbahnzeit.de". Minitrix wählte für die vorliegende Neukonstruktion eine sehr seltene Kombination von Lamellen-Lüftungsgittern und festem Seitenfenster. Doch nicht nur das: Einige 140 besaßen höher liegende Doppellampen, so dass der helle Zierstreifen durchgehend unterhalb verlaufen konnte. Bekannte Loks waren 140 047 und 075. Die von Minitrix als Vorbild gewählte 140 678 zeigte diese Eigenart nicht, wohl aber die genannte Lüftungsgitter/Fenster-Kombination. Es liegt wohl an der weiteren Varianten-Planung der Göppinger, bestimmte Merkmale nachzubilden, und andere nicht. Der Gesamteindruck der neuen Maschine ist sehr überzeugend. Das Metall-Gehäuse ist sehr sauber ausgeformt und zeigt eine Vielzahl vorbildgerechter Details. Auch Lackierung und Beschriftung (Bw Mannheim 1) geben keinerlei Grund zur Klage. Die Drehgestelle zeigen sich ebenfalls detailreich und mit guter Tiefenwirkung. Die Griffstangen an den Fronten und den Führerstandstüren sind aus Draht angesetzt. Letztere entsprechen der ursprünglichen Ausführung ohne zusätzliche Halterungen. Nur bei genauer Betrachtung der Fronten fällt auf, dass dem Pufferträger die Nachbildungen der oben und unten liegenden Bleche fehlen.

Die Fahreigenschaften des Digital-Modells sind ausgezeichnet, Kriech- und Höchstgeschwindigkeit sehr angemessen. Führerstandsbeleuchtung und viele gute Sound-Funktionen werten die 140 auf. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäblichkeit; Detaillierung; Farbgebung; Beschriftung; Fahreigenschaften; Zurüstteile*

KONTRA: *Zierstreifen/Betriebsnummern-Konflikt*

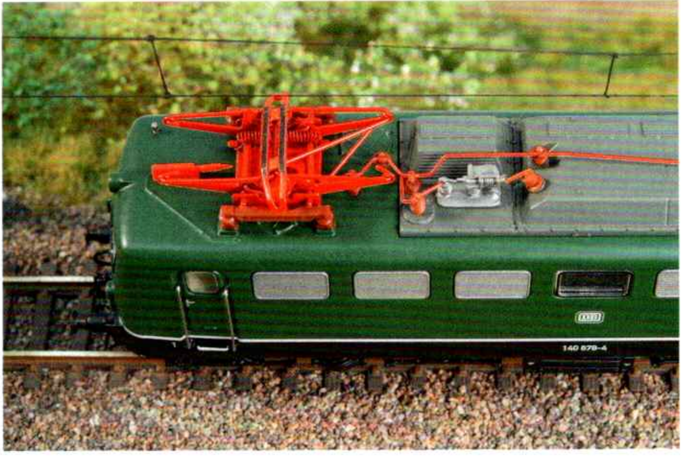
BESTELLNUMMER: *16404*

PREIS: *289,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Detailreiche Drehgestelle, angesetzte Griffstangen und ein makelloses Finish zeichnen das Minitrix-Modell aus.



Auch die Dachausrüstung zeigt viele vorbildgerechte Einzelheiten, beispielsweise die angesetzten, zierlichen Pfeifen aus Metall.



Kleine Meisterwerke in TT sind die neuen Faccns von Tillig.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr guter Formenbau; zahlreiche angesetzte Details; gestalteter Ladegutinnenraum; perfekte Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: -

BESTELLNUMMER: *1039*

PREIS: *91,90 Euro (UVP Zweierset)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒

Tillig lieferte für die TT-Bahner neue Schüttgutwagen des Typs Faccns$^{442.0}$ aus. Wagen dieser Bauart setzt die Havelländische Eisenbahn (HVLE) ein.

Reizvoll in Grau

Nachdem die H0-Varianten schon vor vielen Jahren geliefert wurden (siehe MEB 1/2016), folgen nun die TT-Pendants, ebenfalls als Waggons der HVLE.

Die Modelle aus Sebnitz, die im Doppelpack verkauft werden, begeistern wegen ihres außerordentlich guten Formenbaus. Die komplizierte Gestalt des Schüttgutraums, die zahlreichen Streben, Stützen, Hydraulikstempel und vieles mehr setzten die Konstrukteure perfekt in den Maßstab 1:120 um. Erfreulicherweise wurde auch der Innenbereich des großen Ladegutbehälters gestaltet. Das Fahrgestell mit vielen freistehenden Teilen ist ebenso gelungen wie die saubere Lackierung und der gestochen scharfe Druck. ☐ *al*

Endlich länger: Fleischmann bringt neue Standard-Kesselwagen in N.

Kessel in Blütenweiß

Gibt es denn keine längeren? Diese Frage stellten sich die Fleischmann-N-Fans Jahrzehnte lang, denn es wurde nur ein beim Vorbild seltener, sehr kurzer vierachsiger Kesselwagen angeboten. Nun sind die langen da und wurden in mehreren Varianten ausgeliefert. Sehr ansehnlich sind die weißen GATX-Versionen aus einem Dreierset. Die Neukonstruktion ist maßstäblich und detailreich ausgefallen, wenn auch Leitern und Rangiererbühne etwas zierlicher möglich wären. Die mehrfarbige Bedruckung ist sehr sauber und vollständig. Den hohen Spurkränzen (und der niedrigen Pufferlage) geschuldet sind die Aussparungen im Rahmen. ☐ *abp*



Einer von Dreien – zusätzlich mit „LOTOS“-Signet. Auffällig in der Seitenansicht ist der Rahmen mit Aussparungen.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung und Bedruckung; Laufeigenschaften*

KONTRA: *Rahmen; Preis*

BESTELLNUMMER: *825813*

PREIS: *108,90 Euro (UVP Dreierset)*

URTEILE: ☒☒☒☒

› KOMPAKT

Brekina: Peugeot J5 Kleinbus für H0

Eigentlich ist er ja ein Fiat Ducato I, der Peugeot J5. Der Transporter beziehungsweise Kleinbus war in den 80er-Jahren eines der ersten sogenannten Plattform-Modelle der Automarken Fiat, Alfa Romeo, Talbot, Peugeot und Citroën – das perfekte Vorbild für ein variantenreiches Modell also. Die Brekina-Nachbildung im Maßstab 1:87 überzeugt mit vielen Details und sauberem Finish. ☐ *ba*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Detaillierung; Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung; passgenaue Scheibeneinsätze*

KONTRA: *Schlichte Reifen/Felgen*

BESTELLNUMMER: *34905*

PREIS: *17,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒½

Der TT von NSU ist ein legitimer Vorläufer des Golf GTI, denn zu seiner Zeit war er ein erschwinglicher Sportwagen für den kleineren Geldbeutel – jetzt auch in H0.

Fliegengewichts-Renner

In bestem Traditionsbewusstsein legte Audi, das Unternehmen in dem NSU im Jahr 1969 aufging, 1998 nochmals einen „TT" auf – einen ebenso rassigen wie überflüssigen-Sportwagen, der an seine drei Jahrzehnte älteren, legendären Vorgänger aus Neckarsulm erinnerte. Vom NSU-TT gab es seinerzeit mehrere Versionen, allen gleich war, dass sie für heutige Verhältnisse sehr leicht und für damalige Verhältnisse gut motorisiert waren.

Im knalligen 70er-Orange erschien jetzt ein 1200 TT bei Brekina. Auf ordentlich breiten Niederquerschnitt-Gummi-Schlappen röhrt das Leichtgewicht in die H0-Welt.

Die Teninger haben fast alles richtig gemacht. Vor allem die Front mit den markanten Scheinwerfern und dem zusätzlichen Ölkühler überzeugt. Die sechs spitzen Lichter am Heck wirken ebenso gelungen wie die geöffnete Heckklappe, die dem Motor mehr Luft spendierte. Im Inneren sieht man Überrollbügel und einen einsamen Fahrersitz. Lackierung und Bedruckung vor allem der verchromten Teile sind sehr sauber ausgeführt. □ *al*

„Da hat ein Trottel glatt vergessen, seinen Kofferraum zu schließen. Mal sehen, was ich dort finde? Eine Kamera?"

AUF EINEN BLICK

PRO: *Gehäusegravur; Räder; Lackierung und Bedruckung; geöffnete Heckklappe*

KONTRA: *Windschutzscheibe wirkt zu dick*

BESTELLNUMMER: *247741*

PREIS: *15,95 Euro (UVP)*

URTEILE:

› KOMPAKT

Preiser: Wastl für H0



Der liebenswerte Rauhaardackel bleibt natürlich nicht allein auf der H0-Anlage, auch nicht, wenn er zunächst sehr einsam in einer viel zu großen Einzelpackung (28254) ausgeliefert wird. Seine beste Freundin ist die Zeitungsausträgerin (28255), der beste Kumpel, und schon lange kein Feindbild mehr, der immer überbeschäftigte Briefträger (28248). Alle drei Miniaturen überzeugen durch wirklichkeitsnahe Körperhaltung, feine Gravuren und sehr saubere, detailreiche Bemalung. Sogar das rote Halsband des in H0 wirklich winzigen Wastl hat man nicht vergessen. Auch von solchen zierlichen, realistischen Figuren lebt die Modellbahn. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Auswahl der Figuren; Körperhaltung; Details; sehr saubere Bemalung*

KONTRA: -

BESTELLNUMMERN: *Siehe Text*

PREISE: *je 3,45 Euro (UVP)*

URTEILE:

› KOMPAKT

Preiser: Blumen in G



Das Schöne an den großen Preiser-Figuren im Maßstab 1:22,5 ist, dass die Gesichter tatsächlich Emotionen ausstrahlen. Die Mama freut sich wirklich über die Blumen der braven Tochter. Und dann noch der Schnauzbart-tragende Ehegatte ... Man kann nur hoffen, das zuvor nichts Böses vorgefallen ist, für das sich die beiden nun entschuldigen müssen. Nein, es ist einfach Muttertag. Bei genauem Hinsehen sind kleinste Unsauberkeiten zu entdecken. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

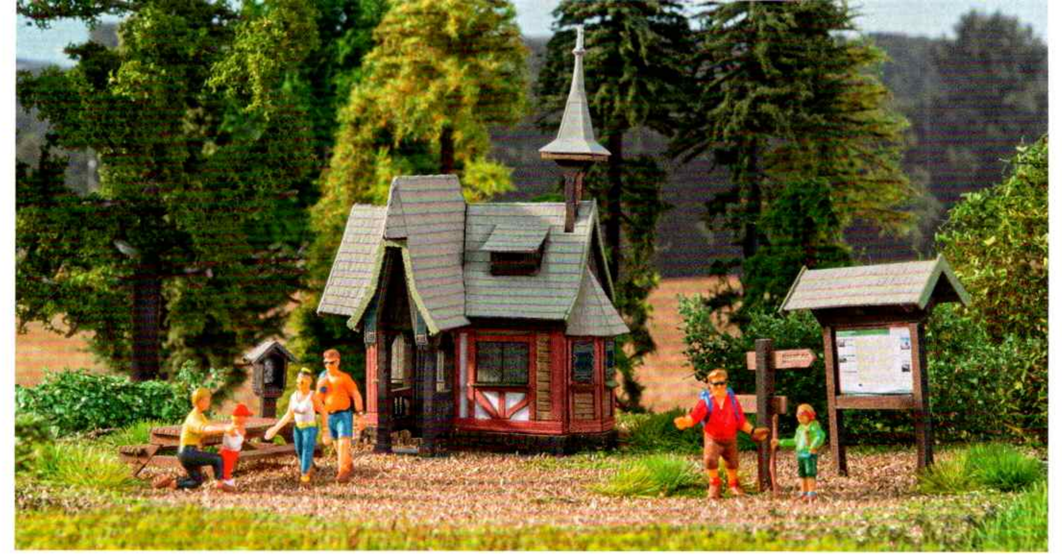
PRO: *Nette Szene als Hingucker; Körperhaltung und Mimik; Farbgebung*

KONTRA: *Kleine Unsauberkeiten*

BESTELLNUMMER: *44943*

PREIS: *39,99 Euro*

URTEILE:



Bedient beliebte Klischees der Modellbahnerei: die heile Welt eines Sonntagsausflugs in H0.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Passgenauigkeit und Detailreichtum des Gebäudes; Ausstattung des Sets*

KONTRA: *Flauer Druck der Bauanleitung*

BESTELLNUMMER: *65617*

PREIS: *44,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

Noch bietet ein üppig gefülltes Themen-Set rund um ein nettes Ausflugsziel:

Das Hexenhaus

Das Gebäude hat es in sich: Wer genau arbeitet, braucht gut und gerne eineinhalb Stunden, bis das Hexenhaus vollständig im Maßstab 1:87 errichtet ist. Dessen Vorbild war auf der Landesgartenschau in Überlingen zu sehen. Viele Schichten, viele kleine Teile und die verwinkelte Konstruktion fordern Aufmerksamkeit und Können des Bastlers. Als Ergebnis hat man jedoch eine tatsächlich ansprechende Winzigkeit in Händen. Sehr viel einfacher gelingt das Zusammensetzen der restlichen Bausatz-Bestandteile: Bildstock, Wegweiser, Info-Tafel und Sitzgruppe sind schnell montiert. Sehr schön: Dem Set liegen auch sechs passende Figuren, unterschiedlich gefärbte Grasbüschel sowie eine Tüte mit „Waldboden"-Streumaterial bei. Damit lässt sich ein etwas mehr als handtellergroßes, nett anzusehendes Diorama gestalten, das manche Anlage bereichern könnte. □ *abp*

› KOMPAKT

Laffont: Backsteinschuppen für TT

Nur die Fensteranordnung weist darauf hin, dass sich hinter dem Backstein-Gemäuer eventuell ein alter MCi-Wagenkasten verbergen könnte. Das war die Idee von Stefan-Laffont, der diese Wagenkästen auch ohne Ummauerung als TT-Bausätze anbietet. Der Zusammenbau des einfachen Gebäudes gelingt ohne Probleme und in kurzer Zeit. Es lässt sich universell einsetzen. □ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Passgenauigkeit; einfacher Zusammenbau; gute Gesamtwirkung*

KONTRA: *Gravur etwas flach*

BESTELLNUMMER: *T4001*

PREIS: *19,50 Euro (UVP)*

URTEILE:

INTER MODELL BAU

Ruhe nach dem (mittelgroßen) Ansturm. Erstmals profitierten die Intermodellbau-Besucher vom umgebauten und verschönerten Eingangsbereich der Dortmunder Messe.

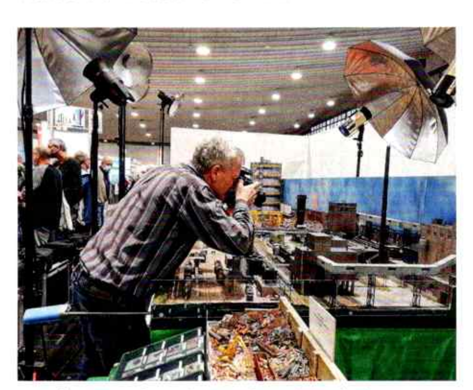
FOTO: MESSE DORTMUND

Ein Pflichttermin, der verschoben werden musste, aber glücklicherweise noch stattfinden konnte: die Intermodellbau 2021 in Dortmund. Die Verlagsgruppe Bahn (VGB) war mit dabei und brachte als Fazit mit nach Hause: Es hat sich wieder gelohnt.

Letzte Chance?

Viele Besucher und Aussteller waren sich einig: Wäre der Termin für die Intermodellbau ein oder zwei Wochen später gelegen, wäre nichts daraus geworden. Doch die wichtigste Modellbau-Messe Deutschlands fand statt, vier Tage lang, vom 17. bis 20. November 2021. Etwas mehr als die Hälfte der Besucherzahl aus dem Jahr 2019 wurde erreicht, etwa 40 000 Gäste durften in die Hallen, nachdem sie die Eingangskontrollen (3G-Regelung) passiert hatten. Die Maskenpflicht machte es manchem nicht leicht, alles unbeschwert genießen zu können, aber: „Wat mutt, dat mutt."

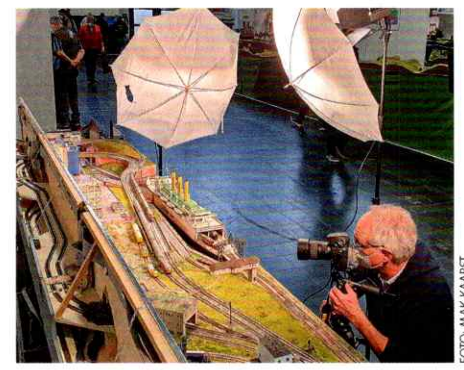
Für die VG Bahn war es die erste Messeteilnahme nach langer Corona-Pause, und alle, die teilnahmen, waren froh, dabei gewesen zu sein. Trotz mancher Ansteckungssorgen war es wichtig, sich wieder zu treffen, die Kunden zu sehen, wieder (vorsichtig) Modellbahnatmosphäre zu schnuppern. Dem Modellbahnverband in Deutschland e.V. (MOBA) gelang es ein weiteres Mal, eine attraktive und beeindruckende Anlagen-Schau zusammenzustellen, die über die Hallen 4 und 7 verteilt war.



Markus Tiedke übernahm die „dicken Brocken" unter den Ausstellungsobjekten.

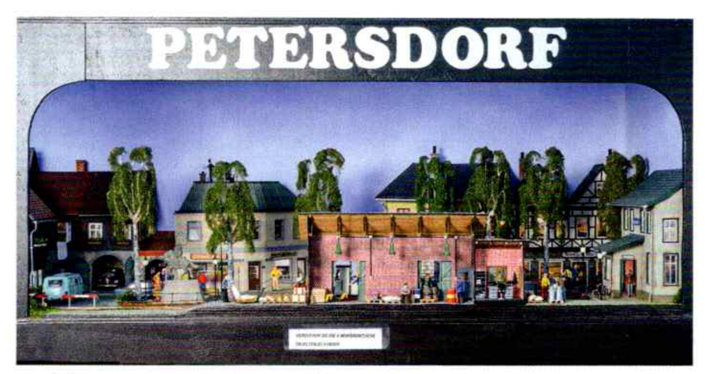


Meist dicht umlagert von Fotografen und Filmern: die „Stolberger Spitzkehre".

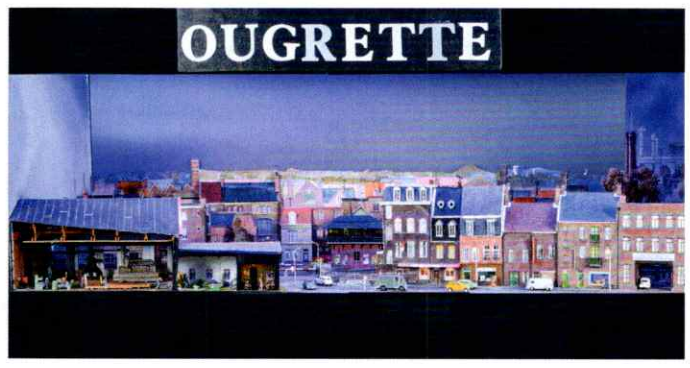


Der Autor auf Knien – vor einem Fähren-Motiv auf der N-Anlage des MAK Kaarst.

FOTO: MAK KAARST



Perfekte Diorama-Anlagen gehören in Dortmund schon lange dazu: Peter van den Wilderberg baute sein neuestes Werk in 0e.



Grandiose H0-Szenerie mit Schlecht-Wetter-Charme. Hans Louvet ließ im Hintergrund dunkle Wolken als Video vorbeiziehen.

Der Intermodellbau tat es wieder gut, auch Aussteller aus den Nachbarländern Dänemark, Frankreich, Belgien und den Niederlanden einzuladen. Deren Exponate waren ausnahmslos hervorragend. Doch auch die hiesigen Vereine und Privatpersonen zeigten durchweg sehr gelungene Ausstellungsstücke. Zwölf Anlagen feierten in Dortmund ihre Deutschlandpremiere.

Die Anlagenschau – wie immer vom Feinsten

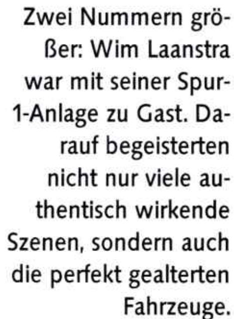
Für das Fotografen-Team der VGB, bestehend aus Markus Tiedke und dem Autor, war es daher nicht leicht, die Fotoobjekte auszuwählen. Zehn größere und kleinere Ausstellungsstücke wurden es letztlich. Als MEB-Leser werden Sie in den kommenden Heften davon profitieren. Einen Eindruck der ausgewählten Anlagen vermitteln die Bilder auf dieser Doppelseite und das erste ausführliche Anlagenporträt folgt auf den nächsten sechs Seiten.

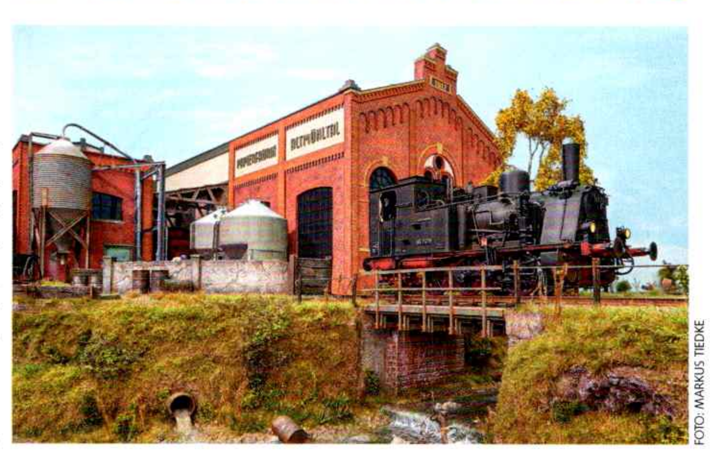
Schon im April wollen sich alle wiedersehen in Dortmund, die nächste Intermodellbau soll wieder planmäßig laufen. Wir hoffen sehr, dass es klappt. ☐ *abp*



1001 Details: Gerd Otto erweiterte seine Montan-Anlage im Maßstab 1:87 um neue Segmente. Man konnte sich gar nicht satt sehen, so viel gab es darauf zu entdecken, auch für unseren Fotografen.

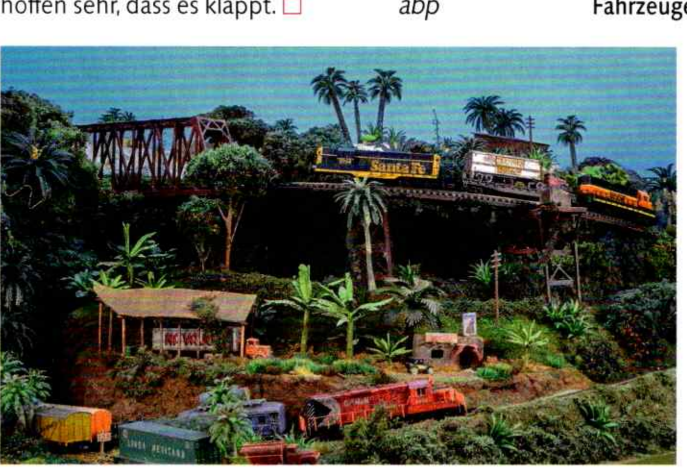
FOTO: MARKUS TIEDKE





Zwei Nummern größer: Wim Laanstra war mit seiner Spur-1-Anlage zu Gast. Darauf begeisterten nicht nur viele authentisch wirkende Szenen, sondern auch die perfekt gealterten Fahrzeuge.

FOTO: MARKUS TIEDKE



Bananenrepublik: Der Franzose Luc de Martelaer ließ seiner Phantasie freien Lauf und erfreute die Besucher mit witzigen Szenen.

Es weihnachtet! Im Guckkasten von Ansgar Meyring versteckte sich ein liebevoll im Maßstab 1:160 gestalteter Weihnachtsmarkt.

FOTOS (6): ABP



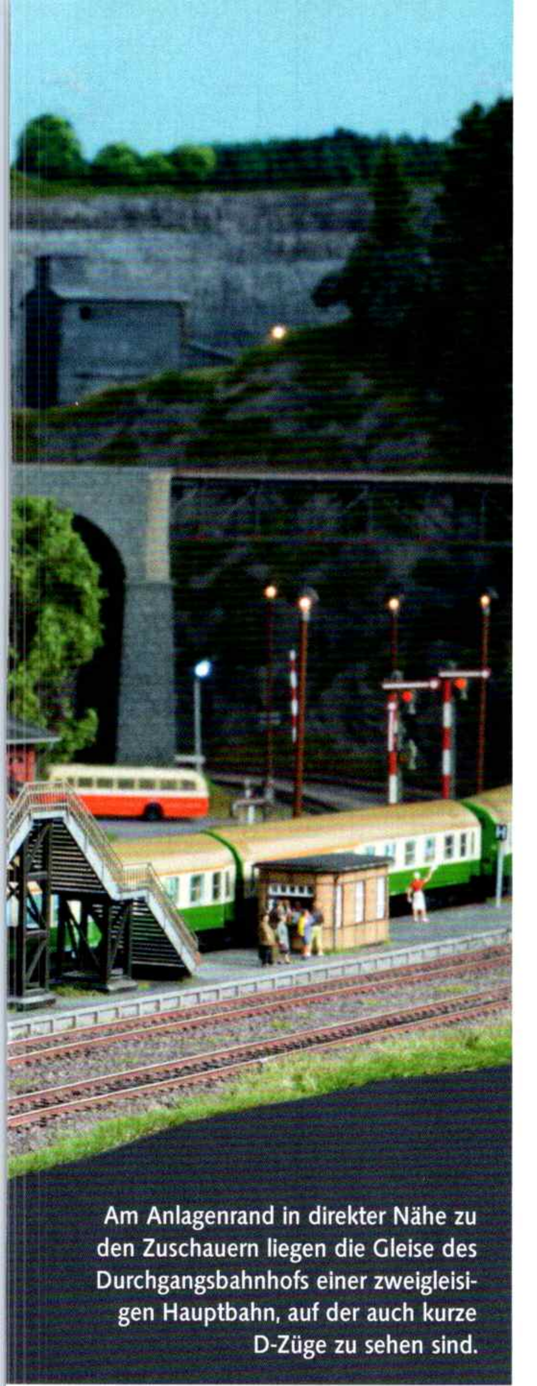
Die kompakte neue TT-Anlage des MEC Weida entstand als Schülerprojekt. Daraus entwickelte sich in knapp zehn Jahren ein sehr ansehnliches Ausstellungsobjekt.

Lehr-Stück

Beim ersten Rundgang durch die Hallen 4 und 7 der Dortmunder Intermodellbau 2021 – diesmal verschoben auf den November – fiel mir die Anlage zunächst nicht auf. Jedenfalls stand sie nicht auf der gedanklichen Liste der Fotoobjekte, die wir für den MEB in drei Tagen dokumentieren wollten. Das war ein Fehler, wie sich am Freitag, bei einem weiteren Rundgang während meines letzten Foto-Tages herausstellen sollte.

Bei näherer Betrachtung und ganz besonders während des Fotografierens bemerkte ich, wie ansprechend und rundum gelungen dieses nicht sehr große Ausstellungsstück gestaltet war: typische Reichsbahn-Atmosphäre der Epochen III/IV mit dichter, aber gar nicht überladen wirkender Anordnung der einzelnen Szenen.

„Der Baustart für die Anlage war im Jahr 2012", erinnert sich Detlef Serbser, der Vor-


Am Anlagenrand in direkter Nähe zu den Zuschauern liegen die Gleise des Durchgangsbahnhofs einer zweigleisigen Hauptbahn, auf der auch kurze D-Züge zu sehen sind.



Paradeaufstellung im kleinen Bw: Eine Drehscheibe stand ganz oben auf der Wunschliste der Schüler, entstanden ist ein stimmiger Blickfang am linken Anlagenrand.


Bevor eine nagelneue Dampflok-Attraktion ins Bild rollen kann, schiebt sich noch ein langer Güterzug, geführt von 130 102 (umbeschriftetes Piko-Modell), vor die Linse.

sitzende des „Modelleisenbahnclubs Weida e. V." und erklärt mir die Entstehungsgeschichte der Anlage. „Wir hatten immer schon ältere Anlagen aus DDR-Zeiten im Verein, die auch unsere Schüler immer ein bisschen aufgemöbelt haben. Aber dann sagten wir uns: Die sollen doch mal was Eigenes machen, damit sie den ganzen Ablauf kennen lernen, also alles, was zum Modellbau dazugehört. So haben wir zusammen auch mit den Schülern einen Plan aufgestellt und überlegten, was zu der Jugendgruppe passen könnte. Die Schüler sagten, was sie sich wünschten. Der eine wollte unbedingt einen Steinbruch, die anderen brauchten eine Drehscheibe. Das waren so die Vorgaben, aus denen sich das Konzept ergab: Wegen des Bw musste der Bahnhof eben eine bestimmte Größe haben, und es müsste für den Abbau des Gesteins ins Mittelgebirge gehen." Entstanden ist der Klassiker der Modellbahn, die Hauptbahn mit abzweigender Neben-

Klassisches Konzept – gemeinsam entwickelt

bahn. „Wir entwickelten die Skizzen und Pläne aus Vorschlägen in Zeitschriften und Büchern, ganz ohne Software, es war ein Gemeinschaftswerk. Wir haben das Projekt aber auch dem Material angepasst, was schon vorhanden war. Es sollte auch keine Riesen-Anlage werden, sonst hätten die Kinder und Jugendlichen womöglich die Lust verloren."

Herausgekommen sind die Abmessungen von vier mal 1,20 Metern, aufgeteilt auf zwei Segmente. „Dann habe ich bei einem ortsansässigen Tischler das Sperrholz bestellt. Wir sind wegen der Maßhaltigkeit davon abgekommen, das wie früher selbst zu sägen", berichtet Serbser. „Die Gruppe bestand damals aus drei Schülern, zwischen zehn und zwölf Jahren. Wir hatten früher mal gesagt, die Kinder sollten so ab zwölf Jahren zu uns kommen. Aber wir haben festgestellt, dass man sie dann oft gar nicht mehr so an die Eisenbahn binden kann, da entwickeln sich die Interessen schon in andere Richtungen. Irgendwann

Da ist sie: Auf die Baureihe 58 (Arnold) haben die TT-Freunde lange gewartet. Das gelungene Modell rollt langsam aus dem Bw heraus und am Stellwerk vorbei ...



... um sich vor einen gemischten Güterzug zu setzen. Tender voraus wird sie den Bahnhof verlassen und bald darauf in einem Tunnel verschwinden.



Die verdeckten Abstellgleise der Hauptbahn erlauben einen abwechslungsreichen Fahrbetrieb – ein weiterer Güterzug mit 120 048 (Roco) rollt durch den Bahnhof.

hatten wir auch Erstklässler, das war ein richtiger Boom, doch dann mussten wir sagen, so, jetzt ist Schluss", erinnert sich der Vorsitzende, der auch die Leitung der Schülergruppe übernahm.

Nicht alle Arbeiten an der neuen Anlage haben dann die Schüler übernommen, manches auch die Erwachsenen im Verein. „Zusammen haben wir erst einmal den Rahmen gebaut. Die Gleisverlegung war dann schon schwieriger, beispielsweise das Ablängen der Flexgleise, das Anordnen der Weichen, da ist die Spur TT schon ein bisschen empfindlicher. Meine Erfahrung: Wenn man so eine Handvoll Schüler um sich herum hatte, da weiß man abends, was man getan hat. Bei der Elektrik konn-

Die Schüler übernehmen die meisten Aufgaben

ten die Schüler wieder mehr übernehmen, und anschließend das gesamte Einschottern. Na ja, mit Ausnahme der Weichen", korrigiert sich Detlef Serbser.

„Viele der Gebäude waren noch Altbestände, Mamos-Bausätze, die haben auch die Schüler zusammengesetzt. Noch zu DDR-Zeiten waren wir einmal bei Mamos, bei einer Werksbesichtigung. Von damals blieben auch viele Einzelteile übrig, Ausschussware, zum Beispiel ewig viele Dach-

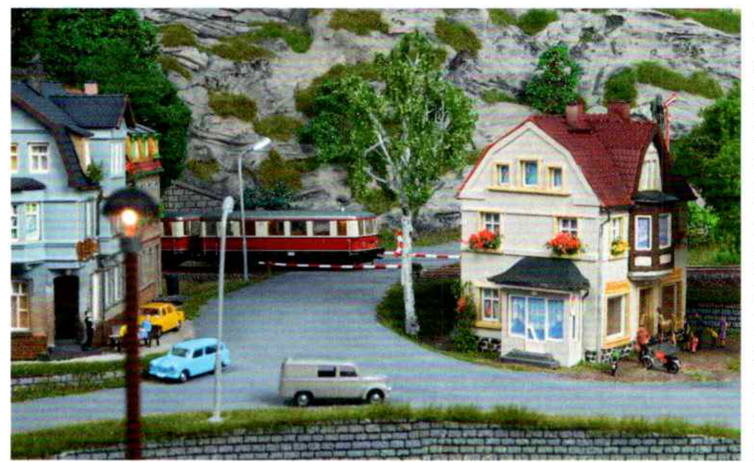
rinnen. Die haben wir dann umgedreht und als Kabelzugkanäle eingebaut. Macht das mal ordentlich, habe ich die Kinder angespornt und ihnen auch die entsprechenden Bilder gezeigt, wie das beim Vorbild aussieht."

Schließlich waren die Gleisanlagen fertiggestellt, alle Weichen funktionierten, dann stand die Landschaftsgestaltung auf dem Plan. „Das war zunächst wieder eher mein Part", sagt Serbser, „vor allem, was die Konzeption anging." Während der ganzen Zeit wechselten immer auch die Kinder und Jugendlichen. Auf der schön gemachten Website des Vereins (www.mecweida.de) sind Bilder von den damaligen Arbeiten zu sehen. „Von der Ursprungsgruppe sind heute natürlich keine mehr da. Die Lehre, die Freundin, da kommen viele Sachen dazwischen, und oft muss man dann auch umziehen. Bei anderen Vereinen liegt der Altersdurchschnitt leider schon bei 80 Jahren, und dass droht uns schon auch", macht sich Serbser Sorgen. „Gerade jetzt, in der Corona-Situation, ist alles nochmal doppelt schwer."

Aber vielleicht besinnen sich ja die Jugendlichen einst auf ihre Anfänge und kommen in den Verein zurück? „Einer ist noch dabei, aus den späteren Generatio-



Am Hausbahnsteig steht CvT 135 067 (Kres) bereit. Er wird die Fahrgäste über die Windungen, Tunnel und den Viadukt der abzweigenden Nebenbahn befördern.

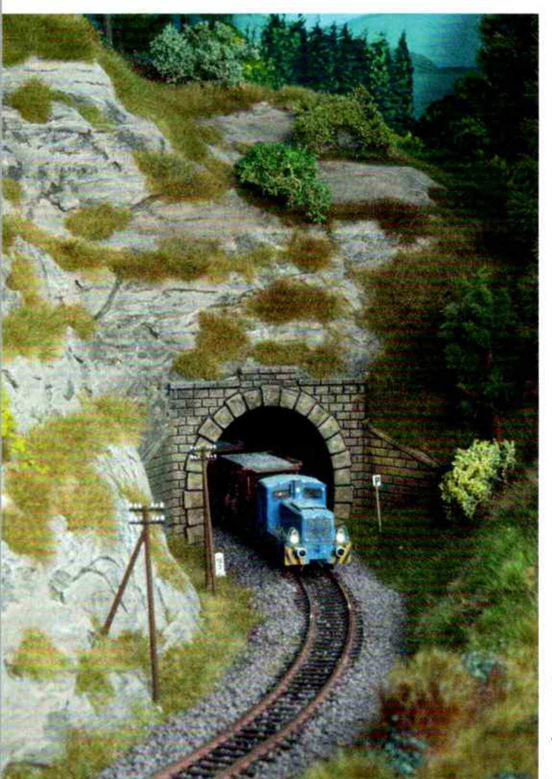


Die Steigungsstrecke zum Endbahnhof führt zunächst durch einen Kehrtunnel, bevor der Bahnübergang einer Ortsstraße überquert wird. Die Schrankensteuerung erfolgt automatisch und realistisch.

Der Hersteller Kres lieferte auch das Modell des SVT Görlitz – ein Schmuckstück für jede TT-Anlage. Der CvT 135 hat an Höhe gewonnen.



Die digitale Fahrstraßenschaltung über den „Train Controller" ermöglicht auch die vorbildgerechte Ansteuerung aller Signale, hier des Einfahrsignals des Nebenbahn-Endbahnhofs, das vor dem Viadukt angeordnet ist.



Sobald der Triebwagen die Strecke verlassen hat, taucht ein kurzer Schotterzug mit einer V 15 (von Piko, umlackiert) aus dem zweiten Kehrtunnel der Nebenbahn auf.

nen", sagt Serbser. „Das ist Lukas, der auch die Anlage während der Foto-Session gefahren hat." Professionell und souverän, ganz entspannt am PC mit der Software „Train Controller" und definierten Zugfahrten und im Wechsel mit dem Tablet, um die Loks einzeln zum gewünschten Zielpunkt zu steuern, so lief das in Dortmund ab. „Besser als so mancher ältere Kollege", meint Serbser, der selbst keine Erfahrungen mit dem Train Controller gemacht hat. „Lukas hat auch die Programmierung übernommen. Glücklicherweise blieb er während der Ausbildung und nun der Berufstätigkeit in der Nähe."

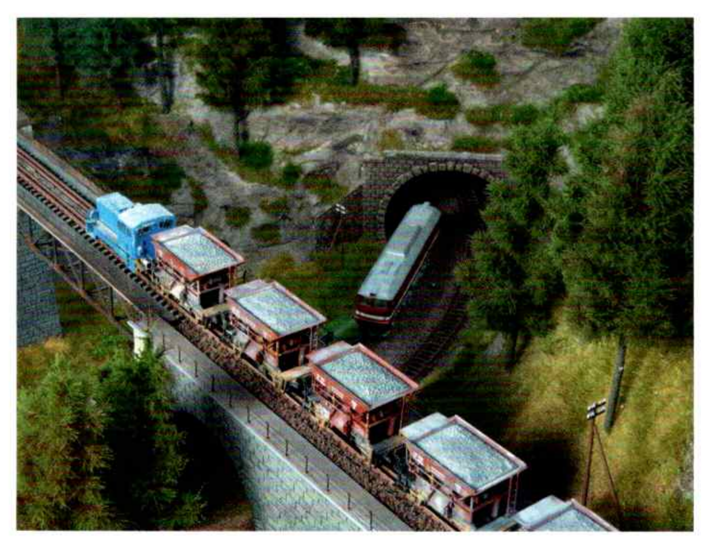
Doch zurück zum Landschaftsbau: „Den Unterbau aus Styrodur, aber auch mit Gewebe und Gips, das haben ebenfalls die Schüler gemacht, auch die Gestaltung mit eingefärbter Spachtelmasse. Im Vorfeld haben wir dazu viel experimentiert. Auch die Grundbebrünung mit dem Grasmaster übernahmen noch die Schüler. Bis zu einem gewissen Grad hat das sehr gut funktioniert. Die Feinmotorik ist bei den kleineren oft noch nicht so da. Doch auch das Car-System haben wir zusammen eingebaut. Nur die Autos baute ich, die Stoppstellen, das ist bei mir hängengeblieben. Wenn sie dabei geblieben wären, hätte man sie schon weiter fördern können ..."

Seit etwa zwei Jahren kümmern sich nun nur die Erwachsenen um die Anlage. „Es ging dann um die Details, auch um die gesamte Vegetation," erklärt Serbser. „Den

Fertigstellung der Anlage durch die Erwachsenen

letzten Schliff, den habe ich dann übernommen, zusammen mit drei weiteren Mitgliedern. Eigentlich haben alle, die aktiv gekommen sind, auch mitgemacht, denn wir wollten schon im April in Dortmund sein. Das spornte natürlich an. Es war ein ganz schöner Kraftakt, die ganzen Bäume zum Beispiel habe ich selbst gebaut."

Wesentlich erleichtert hat die Fotoarbeiten der Landschafts-Hintergrund: „Die Kulisse gestaltete unser Maler. Eigentlich ist Torsten Knoll ein Fassaden-Maler. Ich ent-



Die gealterte Zuggarnitur bildet einen weiteren schönen Blickfang beim Überqueren des kombinierten Stein-/Stahl-Viadukts.

FOTOS: ABP



Auch auf der Nebenbahn ist ein „U-Boot" (119 179 von Tillig) im Einsatz und bringt einen Güterzug zum Durchgangsbahnhof.



Alle paar Minuten schrecken die Zuschauer ein wenig auf: Dem Warnsignal und einer Ansage folgt eine lautstarke Detonation, und im Steinbruch steigt Rauch auf. Deutlich ist die Sprengstelle an der großen Berme in der Abbau-Wand zu erkennen.

deckte an einem seiner Bilder mal seine Handy-Nummer", erinnert sich Detlef Serbser. „Darauf habe ich ihn angesprochen: Wir hätten da eine Modellbahnanlage, und bräuchten einen schönen Hintergrund. Das betraf damals unsere H0-Anlage. Später malte er auch für meine Heim-Anlage, für eine kleine Koffer-Anlage, der Maler ist regelmäßig bei uns beschäftigt. Die Grundfarbe in Hellblau haben wir aufgebracht, die Perspektiven skizzierte er direkt an der Anlage, den Rest erledigte er zu Hause. Wegen der Farbtöne gaben wir ihm auch Grasfasern als Muster mit, so stimmen einfach die Übergänge." Das Ergebnis ist perfekt, das muss man konstatieren. Gerade bei einer landschaftsbetonten Anlage ist es wichtig, dass der Hintergrund natürlich wirkt, dass sich die Modelllandschaft ohne Brüche nach hinten fortsetzt.

Ein kleines Highlight stand am Ende meines Foto-Besuchs in Dortmund: Ein Hornsignal, eine Ansage, ein Knall, dann Rauchentwicklung! „Das Steinbruch-Motiv verfolgt uns eigentlich schon länger", erzählt Serbser. „Schon 2004 mit der anderen TT-Anlage brachten wir dieselbe Sprengung mit Rauchgenerator mit nach Dortmund. Die Töne sind authentisch, die Aufnahme entstand, als ein Industrieschornstein in der Heimatstadt dran glauben musste." Alle paar Minuten ertönte in der Halle 4 dieser Donner. „Die Kinder wollen das drei-, viermal hintereinander sehen, wie der Qualm da rauskommt", schmunzelt Serbser. □ *abp*

Die Anlage lebt auch durch die von fachmännischer Hand gestaltete Hintergrundkulisse. Die Schönheit und Weite der thüringischen Landschaft wirkt eindrucksvoll und einladend zugleich.

Aktuelles zu den Terminen

Corona und die damit verbundenen Einschränkungen haben unsere Modellbahn- und Eisenbahnvereine massiv getroffen: Ausstellungen und Tauschbörsen in geschlossenen Räumen sind entweder gar nicht oder nur unter Auflagen möglich. Wir haben versucht, Termine zusammenzutragen, die zum Zeitpunkt der Heftproduktion dennoch in Planung waren. Bitte erkundigen Sie sich vor Aufbruch zu einer Veranstaltung, ob diese auch stattfinden kann. Auch deshalb achten wir bei allen Terminen immer darauf, dass möglichst eine Telefonnummer angegeben ist. Und: Alle Vereine freuen sich in dieser harten Zeit über Ihre Unterstützung, sei es durch eine Spende oder Mitgliedschaft!



FOTO: FRANK HEILMANN

Ihren 80. Geburtstag feierte Lok 50 3648 des Sächsischen Eisenbahnmuseums Chemnitz-Hilbersdorf im Jahr 2021. Sie wurde 1941 von Krupp mit der Fabriknummer 2332 ausgeliefert.

Vorbild

Dampfloks jeden Tag im Einsatz

- Harzer Schmalspurbahnen, Wernigerode – Eisfelder Talmühle – Nordhausen, Eisfelder Talmühle – Quedlinburg, Wernigerode – Brocken, Tel. 03943 5580, www.hsb-wr.de
- Lößnitzgrundbahn, Radebeul Ost – Moritzburg – Radeburg, Tel. 035207 89290, www.loessnitzgrundbahn.de
- Fichtelbergbahn, Cranzahl – Oberwiesenthal, Tel. 03733 1510, www.fichtelbergbahn.de
- Weißeritztalbahn, Freital-Hainsberg – Kurort Kipsdorf, Tel. 035207 89290, www.weisseritztalbahn.com
- Zittauer Schmalspurbahnen, Zittau – Kurort Oybin, Zittau – Jonsdorf, Tel. 03583 540540, www.zittauer-schmalspurbahn.de
- Mecklenburgische Bäderbahn Molli, Bad Doberan – Ostseebad Kühlungsborn, Tel. 038293 431331, www.molli-bahn.de
- Rasender Roland, Lauterbach-Mole – Putbus – Göhren, Tel. 037343 80800, www.ruegensche-baederbahn.de

Bis Jahresende 2022

- Das Eisenbahnmuseum Lokschuppen Aumühle hat jeden Sonntag geöffnet, Tel. 04104 9639208, www.vvm-museumsbahn.de

Bis Fr 1.4.

- Das Brandenburgischen Eisenbahnmuseums Falkenberg (Elster) ist Montag bis Freitag von 8 bis 12 Uhr geöffnet, Tel. 035365 36997, www.eisenbahnmuseum-falkenberg.de

So 9.1., 23.1., 5.2., 20.2.

- Winterfahrt auf der Brohltalbahn nach Oberzissen, Voranmeldung erforderlich, Tel. 02636 80303, www.vulkan-express.de

Sa/So 29.1./30.1., 5.2./6.2., 12.2./13.2., 19.2./20.2.

- Winterdampf auf der Preßnitztalbahn, Tel. 037343 808037, www.pressnitztalbahn.de

Sa 12.2.

- Mit Dampf zum Dampf – Winterfahrt durch das Erzgebirge zur Fichtelbergbahn, Tel. 0371 46400622, www.sem-chemnitz.de
- Glühweinfahrt auf der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. 034772 27640, www.bergwerksbahn.de

So 13.2.

- Grünkohlfahrt von Norden ins Ammerland, IG Schienenverkehr Ostfriesland, Tel. 04931 9731345, www.igso-online.com
- Schienenbus-Sonderfahrt „Winterzauber im Schwarzwald" mit Besuch von Schiltach oder Alpirsbach, Tel. 07254 131836, www.roter-flitzer.de

Sa 19.2.

- Mit 50 3648 und 50 3610 über die Erzgebirgsche Aussichtsbahn, Tel. 0355 3817645, www.lausitzerdampflokclub.de

Modell

Sa 8.1. und So 9.1.

- 21. Modellbahntage des MEC Stetten/Donau im Gemeindezentrum, Samstag 11–18 Uhr, Sonntag 10–17 Uhr, Tel. 07463 1739, www.mec-stetten-donau.de
- Neujahrs-Modellbahnausstellung des MEC 3/22 Lichtenstein in der Alten Färberei, 10–17.30 Uhr, Tel. 037204 95646, www.modellbahnclub-lichtenstein.de

So 9.1., 16.1, Do 6.1.

- Große Modellbahn-Ausstellung des MEC-Stuttgart in den Clubräumen im unteren Zwischengeschoss der S-Bahn-Station Universität in Vaihingen, 9.30–12 Uhr und 14–16.30 Uhr, www.mec-stuttgart.de

Sa 15.1. und So 16.1.

- Modellbahnbörse der Modellbahn-Interessengemeinschaft Urbar im Bürgerhaus, 10–17 Uhr, Tel. 0261 61313, www.migurbar.de

Sa 22.1. und So 23.1.

- Modellbahnausstellung des MBC Greifswald (SMV 505) im Kulturbahnhof, 10–18.00 Uhr, www.mbc-greifswald.de

Sa 29.1. und So 30.1.

- Chemnitzer Modellbahntage des MEC Frankenberg in der Messe Chemnitz, 10–18 Uhr, Tel. 0371 38038100, www.chemnitzer-modellbahntage.de

Fr 11.2. bis So 13.2.

- 17. „Erlebnis Modellbahn" des MEC Theodor Kunz Pirna in der Messe Dresden, Tel. 0172 3730466, www.mec-pirna.de

Sa 26.2. und So 27.2.2022

- Traditionelle Winterausstellung des Arbeitskreises Modellbahn Chemnitz im Solaris Technologie- und Gewerbepark, 10–17 Uhr, Tel. 0152 33828454, www.modellbahn-chemnitz.de

---

Ankündigungen in der Rubrik „Termine und Treffpunkte" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als kostenpflichtige Anzeige geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste ab 01.01.2021. Bitte beachten Sie auch den jeweiligen Anzeigenschluss.

TRIX › Gealterte 150 der DB AG für H0

□ Mit der ab 1987 eingeführten orientroten Farbgebung hatte die Bundesbahn ihre liebe Not: Obwohl den Zeitgeschmack der 80er-Jahre durchaus treffend, blichen die erstmals herangezogenen umweltfreundlichen Lacke schon nach wenigen Monaten derart aus, dass die betroffenen Loks schnell einen rosafarbenen und ungepflegten Eindruck machten. Auch 150 144 blieb dies nicht erspart, insbesondere nach einigen Jahren harten Güterzugeinsatzes. Trix bringt nun eine Nachbildung dieser Lok im Betriebszustand von 1999 heraus, als sie schon unter Regie der DB AG fuhr. Die werksseitige Alterung des Soundmodells ist an manchen Stellen etwas schlicht, aber in der Gesamtwirkung doch sehr gelungen ausgefallen.



Bestellnr.: 22619, Preis: 349 €

MÄRKLIN › Retro-Schienenzeppelin und Holztransport für H0, Bronze-Güterwagen für Z

□ Für H0-Bahner legen die Göppinger den bekannten Schienenzeppelin nun als „Retromodell" auf. Das Modell verfügt über 13 Digitalfunktionen, darunter die Führerstandsbeleuchtung und einige Soundeffekte. Auch der Propeller lässt sich ansteuern. Im Inneren sind einige Reisende (und ein Widerstand) zu entdecken.



An bunte Märklin-Zeiten erinnert die „Retro-Verpackung" des ein weiteres Mal aufgelegten H0-Schienenzeppelins.

Neu ist auch ein Dreier-Set mit Snps 719-Rungenwagen der DB AG. Die Doppelrungen zeigen vorbildgerecht auf einer Wagenseite die Nachbildungen der Spannhebel. Das Ladegut besteht aus Echtholz (Hersteller: Duha) und wirkt sehr realistisch. Für die Baugröße Spur Z werden seit einiger Zeit in Bronze gegossene Modelle angeboten. Ein neues und noch erschwingliches Kleinod aus dieser Reihe ist der Viehwagen Vh 14 mit Bremserhaus. Der Feinguss und die transparente Schutzlackierung sind perfekt ausgeführt.

Schienenzep.: 39777, Preis: 329 €
Snps: 047146, Preis: 189 €
Vh14 in Z: 86606, Preis: 99,99 €



Die feinsten Details und scharfen Konturen des Vh 14, wie Nieten und Klappen, wirken in dem hellen Farbton ausgezeichnet.



Das Ladegut macht die sehr guten Rungenwagenmodelle zu echten Hinguckern in einem H0-Güterzug oder an der Ladestraße.

FLEISCHMANN › „Betón"-BB 7200 für N



☐ Die Palette der neu konstruierten „Nez cassé"-Loks (siehe MEB 01/2021) erweiterte Fleischmann um eine BB 7200 in der Ursprungsversion der Epoche IV. Entsprechend ihres Auslieferungszustands trägt die SNCF-E-Lok die „Betón"-Farbgebung mit orangen Zierlinien. Das Modell ist als 7301 beschriftet, das Vorbild ist die für 160 km/h zugelassene Standardversion der Gleichstromlok. Fleischmann bietet die fein detaillierte und exakt bedruckte Französin sowohl als Analogmodell mit Next18-Schnittstelle als auch in DCC-Sound-Version an.
Bestellnr.: 732205, Preis: 295 €

TILLIG › Gedeckter Güterwagen der HBE und moderner Containertragwagen für TT



Gruß von der Rübelandbahn: Güterwagen G 10 der HBE.

Der sechsachsige Doppeltragwagen ist bis zum Rand beladen.



☐ Zwei ganz unterschiedliche Güterwagenmodelle sind nun von Tillig erhältlich. Da ist zum einen der zweiachsige gedeckte Güterwagen der Gattung G 10 mit Bremserhaus, einer der am häufigsten gebauten Güterwagen überhaupt. Er wird als Fahrzeug der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) aufgelegt. Die der Epoche II entsprechende Beschriftung als Gm 3001 ist authentisch, so war das Vorbild einst bei der Rübelandband anzutreffen. Fast acht Jahrzehnte jünger ist der sechsachsige Containertragwagen der Gattung Sggmrs, der in schickem Blau für das Unternehmen Rail Re Lease B.V. aus den Niederlanden unterwegs ist. Er ist mit zwei neu konstruierten und bestens bedruckten 45'-Containern beladen.
G 10 der HBE: 17929, Preis: 36,50 €
Sggmrs: 18066, Preis: 78,90 €

MINITRIX › Re 4/4 II und Tragwagen für N

☐ Als Neuheit 2018 angekündigt wurde die Re 4/4 II der Epoche IV in Tannengrün mit runden Scheinwerfern. Die Maschine mit nur einem Stromabnehmer entspricht der ersten Bauserie. Minitrix liefert die „Bobo" als überarbeitetes Sound-Modell aus. Die digitalen Geräusche hinterlassen einen sehr guten Eindruck, die Fahreigenschaften ebenso. Für die Epoche VI wird ein Tragwagen-Set mit neuer Beladung aus 40-Fuß-Containern auf zwei der AAE-Waggons ausgeliefert. Auf dem dritten Wagen sind drei 20-Fuß-Tank-Container verladen. *SBB-Re 4/4 II: 16881, Preis: 279,99 €; Containertragwagen-Set: 15228, Preis: 135 €*



Neuer Antrieb und Sound: die bekannte Re 4/4 II von Minitrix.



Die vierachsigen AAE-Tragwagen der Bauart Sgns mit internationalem Ladegut laufen auf Drehgestellen des Typs Y 25.

BUSCH › Rungenwagen für TT, Gebrauchs- und Einsatzfahrzeuge für H0


Im Maßstab 1:120 erscheint der Rungenwagen Ks 446 als Epoche V-Fahrzeug der DB.

☐ Ab 1969 beschaffte die DR bei UV Arad in Rumänien etwa 1200 Rungenwagen in den Abmessungen der UIC-Standardwagen, von denen noch über 1000 zur DB AG gelangten. Die Waggons besaßen Drehrungen. Mit ebensolchen, sehr feinen ist auch das TT-Modell des Ks 446 ausgestattet. Wie beim Vorbild besteht der Wagenboden aus echtem Holz, auch sonst überzeugt die gute Detaillierung. Im Mehlhose-H0-Programm erscheint das Multicar M21, welches eine nach Krasnodar in der Sowjetunion adressierte Versandkiste aus echtem Holz geladen hat. Aus der entgegengesetzten Richtung kam einst der Lada 1500 zur Volkspolizei der DDR. Das H0-Modell stellt einen Funkstreifenwagen des Baujahrs 1973 dar und ist mit den typischen Signalbalken und Lautsprechern versehen. Der fein bedruckte Vopo-Lada wurde auf vielfachen Kundenwunsch wieder ins Programm aufgenommen. Zu guter Letzt gibt es für die Fans moderner Automobile noch den MB Sprinter von 2018 mit kurzem Kasten in grüner Farbe.

TT-Wagen: 31503, Preis: 34,99 €
Multicar: 210009617, Preis: 21,49 €
Vopo-Lada: 50507, Preis: 22,99 €
MB Sprinter: 53402, Preis: 19,49 €


Das H0-Multicar M21 mit Echtholzkiste.


Treuer Diener der staatlichen Organe.


Der aktuelle Sprinter von Mercedes in H0.

AB-MODELL › RhB-Werbelok für N und Nm

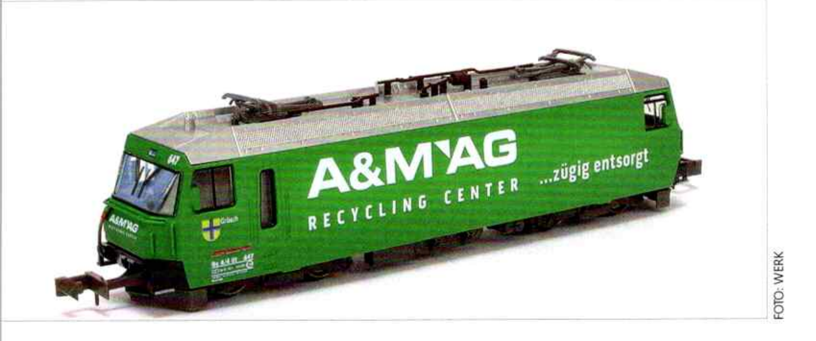


FOTO: WERK

☐ Die Hochleistungslokomotive Ge 4/4 III der RhB eignet sich mit ihren glatten Seitenflächen besonders gut als Werbeträgerin. Lok 647 fuhr von 2013 bis 2016 Werbung für die Recyclingfirma A&M AG in Trimmis und erhielt dazu ein auffälliges, grünes Farbkleid. Das Modell basiert auf der bekannten Kato-Ge 4/4 III mit Mittelmotor, Schwungmasse und Antrieb auf alle Achsen. Die fachmännisch umdekorierte Maschine ist sowohl für neun Millimeter Spurweite als auch für Nm-Gleise in limitierter Auflage lieferbar. Das Schmalspur-Modell wird mit der Kato-Kurzkupplung und freistehenden Handläufen an den Fronten aufgewertet.

N-Modell: KT-057.3N, Preis: 269 €
Nm: KT-057.3N, Preis: 479 €

BEES MODELLBAHN › „Lollo" für Spur 1

☐ Exklusiv für den Fachhändler Bees Modellbahn fertigt Kiss die Vorserienloks der DB-Baureihe V 160 im Maßstab 1:32. Die als „Lollo" bekannt gewordenen Vorbilder liegen Bees sehr am Herzen, weshalb zum 60. Geburtstag dieser Maschinen ein neues Spur 1-Modell erscheint. Es ist mit allen in dieser Baugröße inzwischen möglichen technischen Raffinessen wie nachgebildetem Maschinenraum, eingerichteten Führerständen und Türen zum Öffnen ausgestattet. Der aktuelle ESU-Decoder steuert viele Sound- und Lichtfunktionen sowie den Rauchgenerator an. Es sind zahlreiche Varianten in Rot und Ozeanblau/Beige aus den Epochen III und IV vorgesehen.

Info: www.bees-modellbahn.de


FOTO: MARKUS TIEDKE

Auf der Intermodellbau schon live zu sehen: die neue „Lollo".

SCHUCO › Tatra-T138 Kranwagen für H0

☐ Für einen noch moderaten Preis bekommt der Käufer des gelben Kranwagens ein ansehnliches Gewicht, besteht das Modell doch fast vollständig aus Metall. Die urige Nachbildung des Vorbilds aus der einstigen Tschechoslowakei ist ein Hingucker auf der Modellbahn, darf aber angesichts der robusten Bauweise auch mal in Kinderhände gelangen. Entsprechende Abstriche an der Filigranität beispielsweise des Auslegers sind zu machen. ***Bestellnr.: 452663100, Preis: 19,99 €***

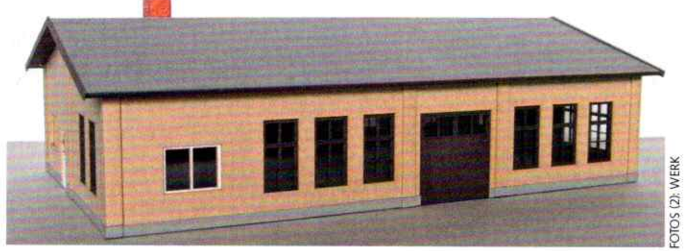


LAFFONT › Lasercut-Bausätze für N und TT

☐ Ein Blick in das Lasercut-Bausatzprogramm des bekannten Herstellers aus Aachen lohnt sich, denn es werden regelmäßig Neuheiten entwickelt, und zwar meist für mehrere Baugrößen. Die Palette reicht von Z bis 0. Neu sind beispielsweise ein großes Verwaltungsgebäude und Werkhallen in unterschiedlichen Ausführungen.
N-Fabrik: N801, Preis: 51,90 €
TT-Halle: T2901, Preis: 24,90 €



Mächtige Fassade: das vielfenstrige Verwaltungsgebäude für N.



Universell verwendbar: eine kleine Werkhalle für TT.

FOTOS (2): WERK

PREISER › Jazzband und buntes Völkchen für H0



Die kleine Jazzkapelle heizt den Preiser-Mädels ordentlich ein.

☐ Mächtig Dampf machen auf H0-Anlagen künftig nicht nur Lokomotiven, sondern auch die Jungs des neuen Jazz-Sextetts aus dem Hause Preiser. Die typische Haltung einer solchen Band im richtigen „Mood" wurde gut eingefangen. Ein getreues Abbild heutiger Metropolen und ihrer Bewohner ist die Gruppe aus sechs vollkommen unterschiedlichen Reisenden, die alle gemeinsam mit großen Rollkoffern auf den nächsten Zug warten. ***Jazzband: 10112, Preis: 15,99 €, Reisende: 10795, Preis: 16,50 €***



Für die Bahnhöfe heutiger Städte: bunte H0-Passagiermischung.

WIKING › Kultige Kleinbusse für H0, klassischer Bulldog für N

☐ Der VW-Sambabus des Typs T1 erscheint nun als „Weihnachtsbulli" mit festlichem Dekor, der DKW-Schnelllaster ist als Kleinbus im Zweifarblack rubinrot/elfenbein zu haben. Der laubgrüne Lanz-Bulldog in N kommt mit Frontscheibe und Dachhaube.
„Weihnachtsbulli": 079728, Preis: 20,49 €
DKW Kleinbus: 033405, Preis: 15.99 €
Lanz Bulldog N: 095137, Preis: 9,49 €



Links der weihnachtliche Bulli, rechts der schnelle DKW.



Schützt den N-Bauern vor Wind und Wetter – der Lanz.

BREKINA › Neue Feuerwehr-Fahrzeuge und MAN-Reisebus für H0

☐ Die Fans von Feuerwehr-Modellen im Maßstab 1:87 können sich über zwei neue Löschfahrzeuge freuen: den Opel Blitz LF8 als Fahrzeug der DB-Bahnfeuerwehr und den Faun F24 als LF8 des Baujahres 1960. Der Bundesbahn-Opel als Farbvariante war schon in den Juli-Neuheiten enthalten, der Faun ist eine Formneuheit aus dem Oktober 2021. Dessen eher unbekanntes Vorbild wurde bisher noch nicht in H0 verwirklicht. Das LF8 basiert auf dem Frontlenker-Transporter F24, den Faun (Fahrzeugfabriken Ansbach und Nürnberg AG) im Jahr 1957 von der Firma Ostner aus Sulzbach-Rosenberg übernahm. Ein schöner Blickfang für die H0-Landstraße oder den Bahnhofsvorplatz ist der weiß-blaue MAN 750-Reisebus.

Opel Blitz: 35403, Preis: 25,95 €
Faun LF8: 38100, Preis: 24,95 €
MAN-Bus: 59259, Preis: 34,95 €



Zwei neue LF8-Löschfahrzeuge, passend für die Epoche III.



Zwar kein Schnellzug, aber trotzdem attraktiv: der blaue Enzian.

REGION IM MODELL › Doppeldecker für H0

☐ Die Firma Region im Modell stellte ihr viertes Wiking-Sondermodell vor. Es handelt es sich um einen Büssing-Doppeldeckerbus (D2U) aus Berlin mit zeitgenössischer Werbung für einen Magenbitter aus Wolfenbüttel. Als Vorbild diente der Bus 1382, der von 1965 bis 1969 diese Werbung trug und heute noch bei der „Traditionsbus GmbH" vorhanden ist. Das Modell wurde genau entsprechend dem damaligen Einsatz gestaltet, bedruckt sind erstmals bei Wiking auch die Türkanten der Falttüren. Die Auflage beträgt knapp 1000 Stück und ist im Shop von www.region-im-modell.de zum Preis von 44,95 € zu haben.

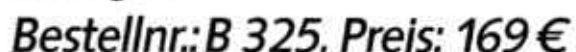


FOTO: WERK

REAL-MODELL › Preußischer Wasserturm für 0

☐ An der Bahnlinie Halle – Guben – Frankfurt/Oder standen eine Reihe markanter preußischer Wassertürme mit Hängebodenbehältern. Real-Modell wählte den Wasserturm Peitz-Ost als Vorbild für ein Spur-0-Modell aus Resin mit präziser Wiedergabe der Ziegelstein-Zierelemente und der Fachwerkstruktur. Das Modell ist zirka 32 Zentimeter hoch und bringt ein solides Gewicht von 1,5 Kilogramm auf die Waage.

Bestellnr.: B 325, Preis: 169 €



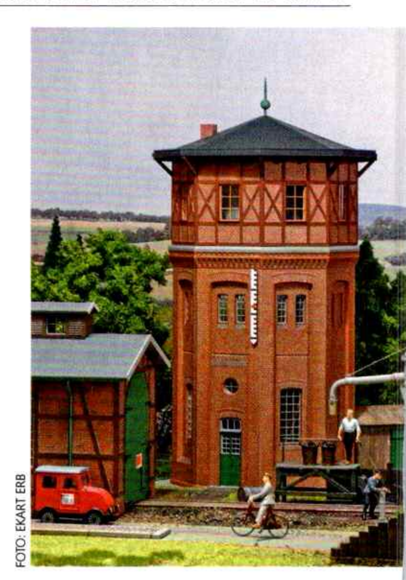


FOTO: EKART ERB

CPL MODEL FACTORY › DDR-Krafträder für H0

☐ Der Hersteller aus der Westukraine erweiterte sein Spezial-Sortiment um zahlreiche Modelle von DDR-Motorrädern und -rollern. Die Miniaturen entstehen im 3D-Druck aus Resin, einschließlich der Speichenräder, und sind mehrfarbig nach Vorbild mit nachgemischten Originalfarben handkoloriert und teilweise mit Decals dekoriert. Die Rückspiegel werden als Ätzteile angesetzt. Alle Modelle werden in einer kleinen Acryl-Minivitrine ausgeliefert. Derzeit sind mehr als 20 unterschiedliche Varianten der klassischen Marken MZ und Simson lieferbar, mit denen auch alle wichtigen Untertypen abgedeckt sind.

Simson KR50. 1050048, Preis: 19,90 €
Simson Enduro: 1050082, Preis: 22,90 €
MZ-Gespann: 1050290, Preis: 29,90 €



Vorgängerin der „Schwalbe": Simson KR 50.



Straßenfeger: knallgrüne Simson S70 Enduro.



Seltenes Gespann: MZ ETZ 250 mit Lastenbeiwagen.

FOTOS (3): WERK

MIWULA

Rio ist eröffnet!

☐ Über Jahre hinweg zeigten die MiWuLa-Macher den Fans immer wieder die Baufortschritte des neuen Anlagenteils „Südamerika". Mit dessen Eröffnung am 1. und 2. Dezember 2021 wird nun erstmals die Erweiterung der Super-Modellbahnschau in den benachbarten Gebäudekomplex für die Besucher erlebbar. Auch die Brücke zwischen den Gebäuden – natürlich mit H0-Zugverkehr – ist in Betrieb. Zwei Fotografen waren für den MEB bei der Eröffnung dabei und brachten phantastische Eindrücke vom neuen Anlagenteil mit, der wieder einmal neue Maßstäbe setzt. Wir berichten im nächsten MEB!



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

Das MiWuLa in Hamburg gehört zu Deutschlands Top-Attraktionen, was den Tourismus anbelangt. Entsprechend gefragt war der Eröffnungstermin bei den Pressevertretern.

MÄRKLN

Club-Modelle 2022



FOTOS (3): MÄRKLIN

Riesig und einmalig: Die nur zwei Exemplare der 06 hatten ein kurzes Leben.

☐ Die Göppinger nutzten das zu Ende gehende Jahr traditionell dazu, bei ihren Märklin-, Trix- und LGB-Club-Mitgliedern Vorfreude zu wecken. Für H0 wurde ein weiterer Dampflok-Gigant angekündigt, die beim Vorbild glücklose Stromlinienlok der Baureihe 06 mit der Achsfolge 2'D2'. Passend dazu wird eine Epoche-II-Schnellzug-Garnitur aus Hecht-Wagen ausgeliefert. Die N-Bahner erhalten die V 200 002 aus neuen Formen. Für Z wird die V 320 für Freude sorgen, die Baureihe wird erstmals im Maßstab 1:220 verwirklicht.



Für die N-Bahner im Trix-Club gibt es die Vorserien-V 200 als Neukonstruktion.

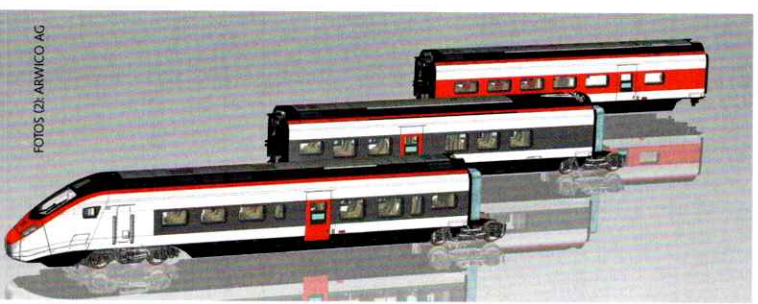


Endlich auch in Z: Die mächtige V 320 macht in jeder Baugröße Eindruck.

PIKO/ARWICO

SBB-Giruno kommt elfteilig!

☐ Eine echte Überraschungsmeldung erreichte vor einigen Wochen zunächst die Schweizer Modellbahnfans. In Zusammenarbeit mit dem dortigen Generalimporteur, der Arwico AG, arbeiteten die Sonneberger an einer wahrlich gewaltigen Neukonstruktion für den Maßstab 1:87: Der SBB-Schnelltriebwagen der Baureihe RABe 501, besser bekannt unter dem Namen Giruno (rätoromanisch für Bussard), wird komplett und maßstäblich umgesetzt. Jeder der elf Wagen erfordert unterschiedliche Formen, was das Gehäuse und die Inneneinrichtung angeht – eine anspruchsvolle Aufgabe. Der Zug erscheint zunächst exklusiv für die Schweiz.



FOTOS (2): ARWICO AG

Das erste Muster aus den fertigen Formteilen drehte kürzlich seine Runden im Stadler-Werk. Vertreter des Herstellers sowie von Piko und Arwico präsentierten dort das H0-Modell, nachzusehen in einem Youtube-Video.





FOTOS (2): SLG. EISENBAHNSTIFTUNG

DIE 62ER-DIESEL-KOLLEKTION DER BUNDESBAHN

Das Jahr 1962 war für die DB ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg in die Moderne: Die ersten Exemplare der leistungsgesteigerten und verbesserten Baureihen V 200 und V 100, die V200.1 und die V100.20, konnten in den Bw begrüßt werden. Ganz nebenbei lieferte Henschel mit der V 320 noch eine Design-Wegbereiterin aus.

Unser März-Heft erscheint am

9. Februar

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: JÖRG HAJT

LIPPISCHER WINTER

Die Lippstädter Eisenbahnfreunde erweiterten ihre bekannte Winter-Anlage um ein weiteres sehenswertes Teilstück.



FOTO: L. TRIEBLER

SCHWEIZER DR-FRÄSE

Wir zeigen das in zwei Exemplaren gebaute Vorbild und das Selbstbau-H0-Modell.

AUSSERDEM

Mit der Bahn zum Flugzeug
In Morgenröthe-Rautenkranz bietet der Bahnhof eine ganz besondere Attraktion.

Der Gläserene in XXL
Piko liefert den Gartenbahnern ein ganz besonderes Prachtstück: den 491 001.

Schaukeltour durch Südböhmen
Das reizvolle Schmalspurnetz der JHMD im Süden Tschechiens ist eine Reise wert.

Das Goldene Gleis 2021

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

ModellEisenBahner
Ausgabe 2/2022

SO ERREICHEN SIE UNS:
ABONNEMENT
Modelleisenbahner Abo-Service
Gutenbergstraße 1, 82205 Gilching
Tel.: 01 80/5 32 16 17*
oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)
Fax: 01 80/5 32 16 20*
@ E-Mail: leserservice@modelleisenbahner.de
www.modelleisenbahner.de/abo

Preise: Einzelheft 5,90 € (D), 6,70 € (A), 9,80 SFr (CH), bei Einzelversand zzgl. Versandkosten; Jahresabopreis (12 Hefte und 3 Sonderausgaben) 81,20 € (D) inkl. gesetzlicher MwSt., im Ausland zzgl. Versand.

Den schnellsten Weg zu Ihrem Modelleisenbahner finden Sie auf www.mykiosk.com.

Die Abogebühren werden unter der Gläubiger-Identifikationsnummer DE63ZZZ00000314764 des GeraNova Bruckmann Verlagshauses eingezogen. Der Einzug erfolgt jeweils zum Erscheinungstermin der Ausgabe und wird mit der Vorausgabe angekündigt. Der aktuelle Abopreis ist hier im Impressum angegeben. Die Mandatsreferenznummer ist die auf dem Adressetikett eingedruckte Kundennummer.

NACHBESTELLUNG
von älteren Ausgaben
Tel.: 01 80/5 32 16 17*
oder 0 81 05/38 83 29 (normaler Tarif)
@ E-Mail: service@verlagshaus24.de
*14 ct./Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunkpreise max. 42 ct./Min.

@ E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de
www.modelleisenbahner.de

ANZEIGEN
@ E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Bitte geben Sie auch bei Zuschriften per E-Mail immer Ihre Postanschrift an.

IMPRESSUM
Anschrift: Modelleisenbahner, Infanteriestraße 11a, 80797 München
Chefredakteur: Stefan Alkofer (al)
Redaktion & freie Mitarbeiter: Andreas Bauer-Portner (abp), Alexander Bergner (ba), Fabian Binder (fb), Rainer Albrecht, Thomas Borbe, Walter Eger, Volker Emersleben, Stefan Groß, Sebastian Koch, Ralf Miller, Max Voigtmann, Bernhard Willen.

Redaktionsassistenz: Angelika Gäck, Tel: +49 (0) 89.13 06 99 860

CvD/Herstellung: Christian Ullrich
Layout: Snezana Dejanovic

Verlag: VGB VerlagsGruppeBahn GmbH, Infanteriestraße 11a, 80797 München, www.vgbahn.de

Geschäftsführung: Clemens Schüssler, Clemens Hahn, André Weijde
Gesamtleitung Media: Bernhard Willer
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
E-Mail: bettina.wilgermein@verlagshaus.de
Tel: +49 (0) 89.13 06 99 523

Anzeigendisposition:
Hildegund Roeßler, Tel: +49 (0) 89.13 06 99 551
hildegund.roessler@verlagshaus.de
Es gilt die Anzeigenpreisliste vom 01.01.2021

Mediadaten: www.verlagshaus-media.de

Vertrieb/Auslieferung:
Bahnhofsbuchhandel, Zeitschriftenhandel:
MZV Moderner Zeitschriftenvertrieb
Unterschleißheim

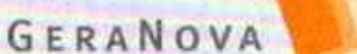
Vertriebsleitung: Dr. Regine Hahn

Druck: Walstead Central Europe, Polen
Litho: LUDWIG:media gmbh
Zell am See, Österreich

ISSN 0026-7422

Gerichtsstand ist München
Verantwortlich für den redaktionellen Inhalt: Stefan Alkofer
Verantwortlich für Anzeigen: Bettina Wilgermein

100%-Gesellschafterin der GeraMond Verlag GmbH ist die VGB VerlagsGruppeBahn GmbH.
Geschäftsführender Gesellschafter: Clemens Schüssler

GERANOVA   BRUCKMANN
VERLAGSHAUS

PHANTASTISCHE LOK – LIMITIERT AUF 500 STÜCK



PIKO

Piko 71187
E-Lok 186 423-0 ›clockwork‹,
RTB-Cargo, Railpool, Ep.VI
159,⁹⁹ €
149,⁹⁹ € Vorbestellpreis bis 28.02.22

Piko 71188
E-Lok 186 423-0 ›clockwork‹,
RTB-Cargo, Railpool, Ep.VI, DC-Sound
259,⁹⁹ €
249,⁹⁹ € Vorbestellpreis bis 28.02.22

Piko 71189
E-Lok 186 423-0 ›clockwork‹,
RTB-Cargo, Railpool, Ep.VI, AC-Sound
259,⁹⁹ €
249,⁹⁹ € Vorbestellpreis bis 28.02.22

Nutzen Sie unsere Vorbestellpreise bis zum 28.02.2022 und sichern Sie sich so Ihr Modell!



Vorbild:
Die Elektrolok TRAXX der dritten Generation von Bombardier, in Deutschland als Baureihe 186 bezeichnet, wird gern als Werbeträger genutzt.

2020 schlug die Leasinggesellschaft Railpool vor, anlässlich der zehnjährigen Zusammenarbeit mit dem Kunden RTB-Cargo, eine Sonderlokomotive zu designen. Eine TRAXX Lokomotive wurde ausgewählt und Railcolor Design entwickelte eine „Full Wrap" für die Maschine. Die Zahnräder symbolisieren die eingespielte Zusammenarbeit zwischen Railpool und RTB Cargo – eine Maschine, die wie am Schnürchen läuft („running like clockwork"). Seit August 2020 ist die 186 423-0 in dieser blau-violetten Lackierung in Deutschland, Österreich, den Niederlanden und Belgien im Einsatz und ist übrigens schon seit 2015 an RTB-Cargo vermietet. Interessantes Detail: Die Maschine war Teil des „Hör das Signal, Berlin!" Protestzuges, der im September 2020 durch Berlin fuhr, um auf eine gerechte Verteilung der Corona-Hilfspakete aufmerksam zu machen.

Unsere Händlergemeinschaft w13plus wird dieses eindrucksvolle Vorbild als H0-Modell zusammen mit Piko umsetzen; übrigens erstmalig mit XP 5.1 Sounddecodern bei den Soundvarianten 71188 und 71189!

Modell:
- EXPERT-Modell, 1:87, hochwertig bedruckt
- Ausführung mit 4 Pantographen
- LüP: 217 mm
- Mindestradius 358 mm
- 2 Haftreifen, Antrieb auf 4 Achsen
- Kurzkupplungskulisse mit NEM-Schacht
- digitale Schnittstelle NEM 652, 8-polig
- die Soundvarianten 71188 und 71189 erhalten einen XP 5.1 Sounddecoder

AUSLIEFERUNG GEPLANT FÜR OKTOBER 2022

Sie erhalten dieses und weitere lukrative Angebote – solange der Vorrat reicht – in folgenden Fachgeschäften:

Modellbahnshop elriwa seit 1992
01454 Wachau · Radeberger Str. 32
Tel. 03528-441257 · info@elriwa.de
www.elriwa.de

Modellzentrum Hildesheim seit 1990
31135 Hildesheim · Peiner Landstr. 213
Tel. 05121-289940 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

Modellbahnladen & Spielparadies seit 1982
33332 Gütersloh · Kampstr. 23
Tel. 05241-26330 · service@modellbahngt.de
www.modellbahngt.de

Modellzentrum Braunschweig seit 2011
38118 Braunschweig · Kreuzstr. 15
Tel. 0531-7021 4313 · sales@modellbahnecke.de
www.modellbahnecke.de

Modellbahn Kramm seit 1983
40723 Hilden · Hofstr. 12
Tel. 02103-51033 · Kramm.Hilden@t-online.de
www.modellbahn-kramm.com

Modellbahn Raschka seit 2012
44809 Bochum · Dorstener Str. 215–217
Tel. 0234-520505 · info@modellbahn-raschka.de
www.modellbahn-raschka.de

Techn. Modellspielwaren Lindenberg seit 1979
50676 Köln · Blaubach 26–28
Tel. 0221-230090 · info@lindenberg-modellbahn-koeln.de
www.lindenberg-modellbahn-koeln.de

Modellbahn Center Hünerbein seit 1946
52062 Aachen · Markt 9–15
Tel. 0241-33921 · info@huenerbein.de
www.huenerbein.de

W. Schmidt GmbH seit 1948
57537 Wissen · Am Biesem 15
Tel. 02742-930516 · info@schmidt-wissen.de
www.schmidt-wissen.de

Modell Pelzer seit 1948
58095 Hagen · Potthofstr. 2–4
Tel. 02331-13477 · info@modellpelzer.de
www.modellpelzer.de

Modellbahnshop - Saar seit 2006
66589 Merchweiler · Auf Pfuhlst 7
Tel. 06825-8007831 · mueller@mhc-saar.de
www.mhc-saar.de

Spielwaren Werst seit 1919
67071 Ludwigshafen-Oggersheim · Schillerstr. 3
Tel. 0621-682474 · werst@werst.de
www.werst.de

märklin Store München seit 2010
80335 München · Bayerstraße 22
Tel. 089-24206636 · epost@maerklin-store-muenchen.com
www.maerklin-store-muenchen.com

Gleis11 GmbH seit 2004
80335 München · Bayerstraße 16b
Tel. 089-45219090 · gleis-11@gleis-11.de
www.gleis-11.de

Eisenbahn Dörfler seit 1920
90402 Nürnberg · Färberstr. 34/36
Tel. 0911-227839 · info@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de

Eisenbahn Dörfler seit 2015
96103 Hallstadt · Biegenhofstr. 5
Tel. 0951-65499 · bamberg@eisenbahn-doerfler.de
www.eisenbahn-doerfler.de/hallstadt

Modeltreinexpress seit 1992
NL-3135 HW Vlaardingen · Voorstraat 43-45
Tel. 0104357767 · info@modeltreinexpress.nl
www.modeltreinexpress.nl

100 JAHRE Eisenbahn Dörfler, Spielwaren Werst
75 JAHRE Modellbahn Center Hünerbein

„DIE WILDE 13 PLUS" — ZUSAMMEN 700 JAHRE ERFAHRUNG FÜR IHR HOBBY !